BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1765–0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°66

ET SI LA GUERRE AVAIT DURÉ UN AN DE PLUS ?

2ème partie : vers la suprématie technologique des Alliés

L'OMBSON
Une brigade pour détruite Moscou

Kurt Knispel
La naissance d'une légende

Renault FT en forêt de Retz
Le baptême du feu des Renault Ft

COMBATTRE DANS UN TIGRE

Formation, vie et missions de l'équipage du « fauve »

M 01699 - 66 - F: 6,90 € - RD

Batailles & Blindés n°66 - Avril / Mai 2015
Belgique, Italie, Portugal Cont., Lux., Espagne : 7,90 €
Suisse : 13 CHF - Autriche : 8,20 € - Canada : 14$C

Un magazine des éditions caraktère

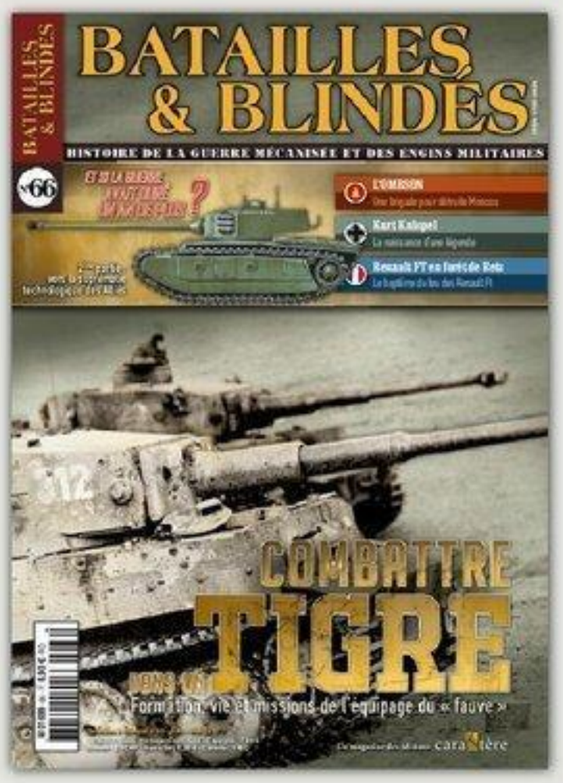
caraktère presse & éditions

MARS AVRIL 2015

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

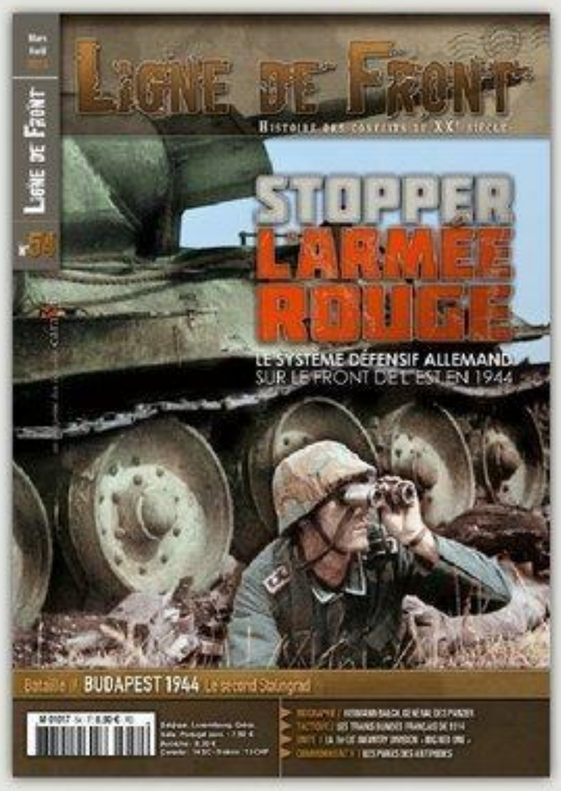
Batailles & Blindés n° 66

Combattre dans un Tigre
La vie de l'équipage du fauve



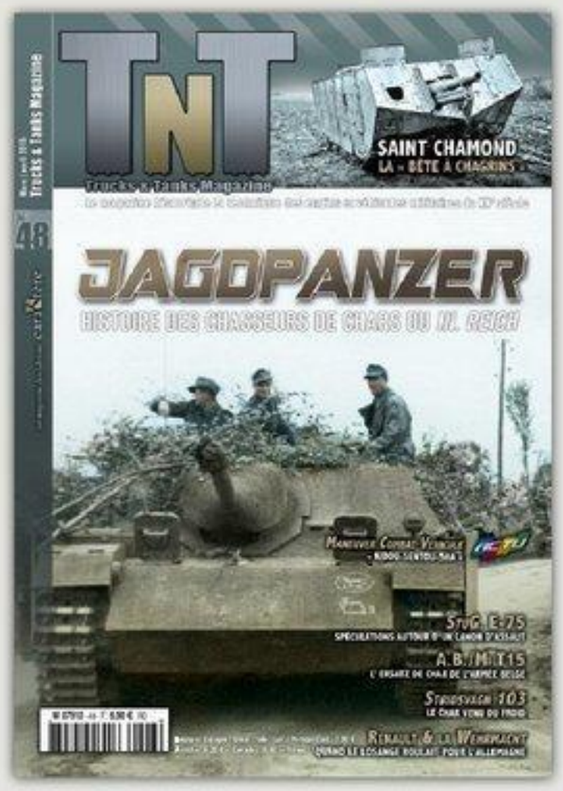
Ligne de Front n° 54

Stopper l'Armé Rouge
Le système défensif allemand



Trucks & Tanks n° 48

Jagpanzer : hles chasseurs de chars du *III. Reich*



Aérojournal n° 46

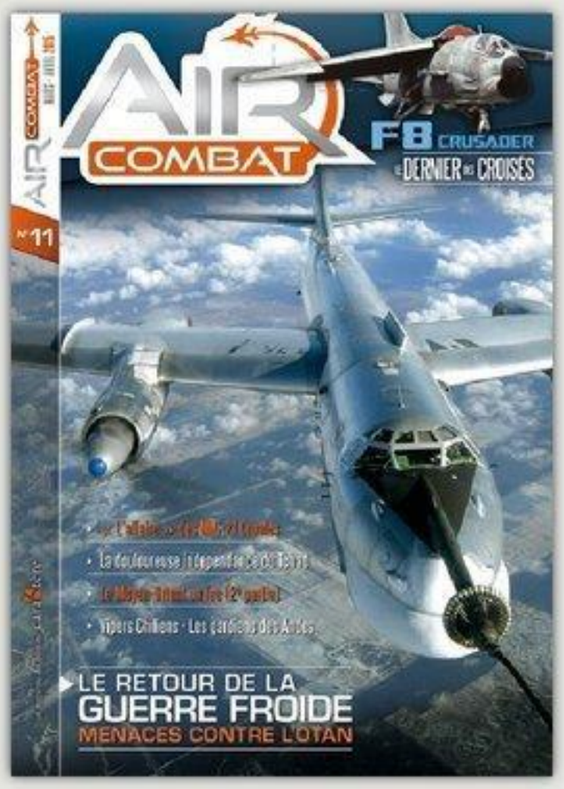
L'Aéronavale impériale en guerre

LOS! n° 19

Shōkaku, Le meilleur des porte-avions japonais

Air Combat n° 11

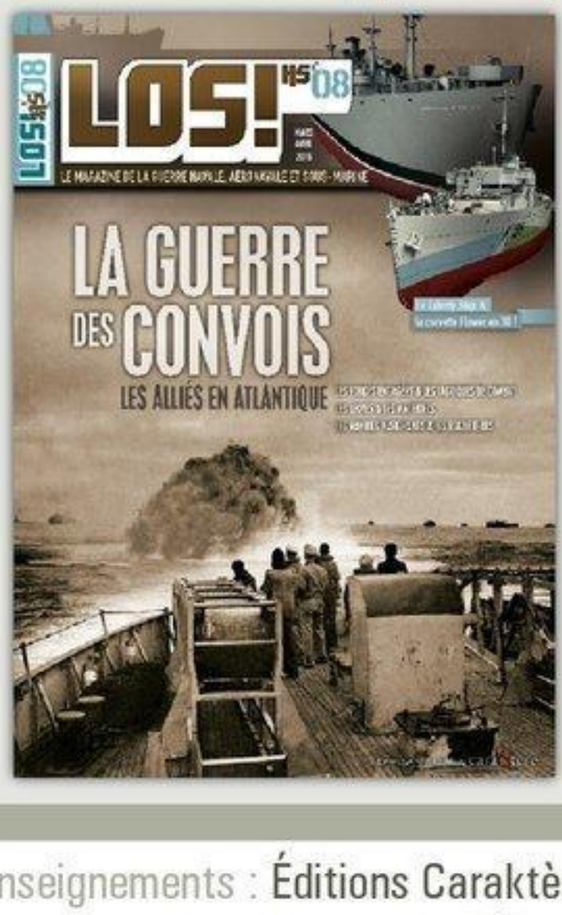
Menaces contre l'OTAN
Le retour de la guerre froide



NOS HORS-SÉRIE

LOS Hors-Série n° 8

La guerre des convois
Les Alliés en Atlantique

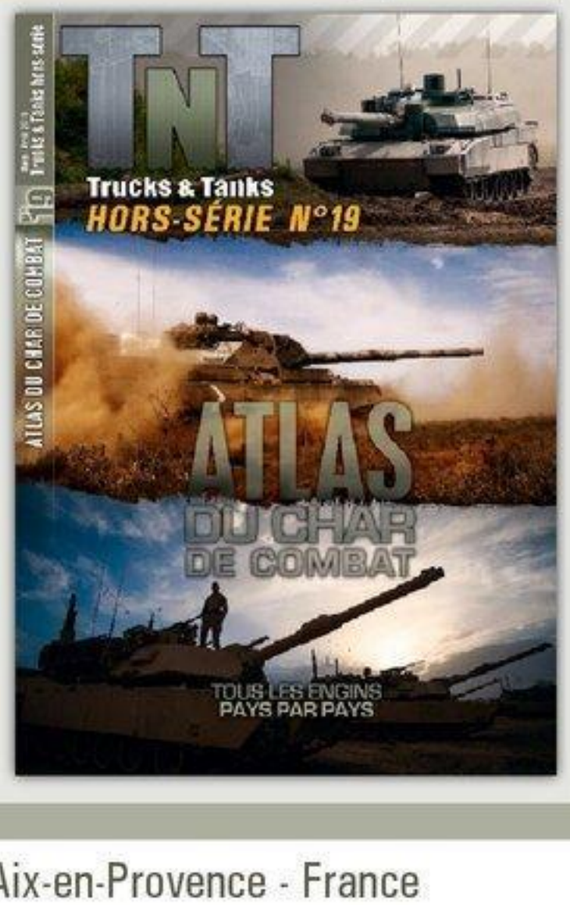


AJ Hors-Série n° 20

les chasseurs
LAVOTCHKINE

TnT Hors-Série n° 19

ATLAS du char de combat
Tous les engins pays par pays



Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

EDITO

Nous vous avions annoncé une année mouvementée chez Caraktère, et les semaines qui arrivent promettent d'être riches en événements, avec la publication, d'ici la fin de ce second semestre 2015, de nos trois prochains ouvrages. Tout d'abord sortira notre titre en anglais, *Panzer: the German Tanks Encyclopedia* (192 pages), qui sera suivi, peu de temps après, par un remarquable ouvrage bilingue, *FINUL : blindés et maintien de la paix* (112 pages), illustré par plus de 200 photographies des matériels de tous les contingents de la FINUL, de ceux de *Tsahal* et de l'Armée du Liban Sud. On vous promet du lourd et de l'inédit ! Nous inaugurerons simultanément notre collection « Panzer Battle Guide » n° 1, avec le volume *Stavelot, La Gleize : le destin des Tiger de Peiper* (192 pages) retraçant le parcours des « fauves » de la célèbre *SS-Kampfgruppe* « Peiper » durant la bataille des Ardennes.

Nous serons aussi présents au concours international de maquettes de Saumur les 23 et 24 mai prochain, où certains de nos auteurs vous consacreront des séances de dédicaces.

Voici pour ce premier semestre 2015. Le programme du second, lui, ne tiendra pas dans un éditorial !

Bonne lecture à toutes et à tous.

Yannis Kadari

4 Le Blindorama — **Afrique du Sud** — 1939 - 1945

Tardivement soumise par la Grande-Bretagne, l'Afrique du Sud a bien souvent du mal à aligner sa politique étrangère sur celle de la métropole. La déclaration de guerre à l'Allemagne en septembre 1939 est ainsi plutôt mal vécue dans le pays et l'Armée sud-africaine est alors totalement impréparée aux hostilités. C'est sans compter sur la formidable collaboration entamée par Le Cap avec la firme américaine Marmon-Herrington !

8 1941 - 1942 UNITÉ — **L'OMBSON** — Une brigade motorisée pour détruite Moscou

Quand Staline, confronté à l'irrésistible avance de la *Wehrmacht* sur Moscou à l'hiver 1941, reprend à son compte le projet de réduire une partie de la capitale en ruines, comme l'avant fait le tsar Alexandre Ier en 1812 face à la Grande armée napoléonienne, il confie l'exécution de ces destructions d'ampleur à une brigade de fusiliers motorisés d'élite : l'OMSBON, qui n'est ni plus ni moins que l'ancêtre des célèbres et rédoutés *Spetsnaz*...

16 1918 - 1941 UNITÉ — **D'une guerre à l'autre** — Les unités blindées de l'Armée yougoslave

Très influencé par la pensée militaire française, le royaume de Yougoslavie équipe son armée de matériels français (Renault FT, Renault-Kegresse M-28 et Renault R35) qui servent à mettre sur pied un, puis deux bataillons blindés. À côté d'engins tchécoslovaques, ces chars sont utilisés pour le coup d'État du 27 mars 1941 qui permet à Belgrade de tourner le dos à l'Axe. Mais les représailles allemandes vont entraîner des combats éprouvants pour les blindés yougoslaves...

24 10 JUIN 1942 BATAILLE — **Un combat oublé de la division blindée « Ariete »** — Le carrefour des pistes Bir Hakeim et Capuzzo

Durant la bataille de Gazala, en juin 1942, la *132ª Divisione corazzata* « Ariete » signe un nouveau succès retentissant sur la route du point d'appui allié de « Knightsbridge », en infligeant un coup d'arrêt à la *7th Armoured Division*, les célèbres « Rats du désert ». Pour cela un simple canon de 88 mm bien placé et quelques chars M13/40 auront suffi ! Enzo Mosolo nous plonge dans ces 48 heures de combats acharnés.

34 1942 - 1945 TACTIQUE — **Combattre dans un Tigre** — Formation, vie et missions de l'équipage du « fauve »

Vous avez toujours rêvé de servir à bord d'un Tiger ? En étudiant le célèbre manuel pédagogique et humoristique (la *Tigerfibel*) conçu pour les personnels amenés à manier le « fauve », Hugues Wenkin vous immerge littéralement à l'intérieur de ce char d'exception. À l'issue de cet article, formation des équipages, rôle de chacun des cinq tankistes, tactiques d'engagement au combat, méthode d'acquisition de la cible, séquence de tir n'auront plus de secret pour vous !

50 1945 ANALYSE — **Et si la guerre avait duré un an de plus ?** — 2ème partie : vers la suprématie technologique des Alliés

Oubliez tout ce que vous avez lu sur les redoutables « Panzer Paper » ultramodernes développés par les Allemands durant les derniers mois de la guerre et censés damer le pion aux armées alliées sur les frontières du *III. Reich* : Américains, Britanniques et Soviétiques avaient dans leurs cartons des chars tout aussi performants, sinon plus. Qu'auraient pu faire *Panzer* E-50 et E-75 face aux hordes de Super Pershing, Centurion, T-44 et autres T-54 ? En vérité, pas grand-chose...

66 1941 COMBATS — **Kurt Knispel** — La naissance d'une légende

Moins médiatique que Michael Wittmann ou Otto Carius, Kurt Knispel n'en demeure pas moins, avec 195 victoires (dont 168 confirmées), l'as des as de la *Panzerwaffe*. Si c'est surtout avec les Tiger de la *schwere Panzer-Abteilung 503* que ce Silésien fait parler la poudre, ses exploits antérieurs à bord d'un *Panzer IV* de la *12. Panzer-Division* sont tout aussi spectaculaires. Retour sur la campagne de ce tankiste d'exception durant l'opération « Barbarossa »...

74 MAI - JUIN 1918 UNITÉ — **Renault FT en forêt de Retz** — Le baptême du feu des Renault FT

Fin mai 1918, en pleine offensive « Ludendorff », afin d'enrayer l'avance des divisions allemandes, le 501e régiment d'artillerie spéciale et ses petits Renault FT sont envoyés au feu dans l'Aisne, dans le secteur de la forêt de Retz. Là, les chars français lancent plusieurs contre-attaques qui permettent de reconquérir une partie du terrain perdu et de remonter le moral des fantassins soumis à rude épreuve depuis quelques jours...

Retrouvez toute l'actualité des éditions Caraktère sur Facebook et Twitter :

http://facebook.com/editions.caraktere
http://twitter.com/caraktere

RETROUVEZ BATAILLES & BLINDÉS, AIR COMBAT ET LOS! EN NUMÉRIQUE

sur l'App Store Apple, Google Play et Kindle Amazon.

Un magazine Caraktère en numérique, c'est : une version enrichie, l'ensemble des numéros, même ceux épuisés, disponibles à tout moment sur votre tablette ou smartphone.

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Une lettre d'information accompagne votre magazine. Cette dernière est réservée aux abonnés et clients VPC.

Bataille & Blindés n°66
Avril / Mai 2015
ISSN : 1765-0828

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence
SARL au capital de 60 000 euros
RCS de Marseille 450 657 168

www.caraktere.com

Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 09 70 63 19 99
contact@caraktere.com

Commission paritaire : 0415 K 86317
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : Y. Mahé
Correctrice : B. Watellier
Relations clients : E. Teuma Léna

Direction Artistique : A. Gola
Infographie : M. Mioduszewska - A. Ricard
N. Bélivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort : *à juste Titres*
Téléphone : 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
1070 Anderlecht – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Imprimerie CPI Aubin Imprimeur - Ligugé

Afrique du Sud 1939 1945

Tardivement pacifiée par l'Armée britannique à l'issue des difficiles et coûteuses guerres des Boers (1880-1881 et 1899-1902), l'Afrique du Sud nourrit une profonde rancœur à l'égard de la métropole, la défense de l'identité afrikaner par la population blanche au pouvoir résultant en l'émergence des soubresauts de l'apartheid (la ségrégation raciale existe déjà de fait entre blancs et noirs *via* de très nombreuses lois) et à une politique étrangère ne s'alignant sur celle de Londres qu'en dernier ressort. L'*Union Defence Force* (UDF), l'Armée sud-africaine, n'en est pas moins appelée à jouer les premiers rôles sur le continent lors de la Seconde Guerre mondiale…

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

Par **Yann Mahé**

La première utilisation de blindés en Afrique du Sud remonte à la Première Guerre mondiale, lorsque la Grande-Bretagne expédia sur place des automitrailleuses Rolls-Royce du *Royal Naval Air Service*, qui furent utilisées lors de l'invasion du Sud-Ouest africain allemand (actuelle Namibie) en 1915. L'état de guerre avec l'Allemagne n'avait pas été sans heurt : il avait entraîné la protestation de toute une frange de la classe politique germanophile sud-africaine et même une scission au sein de l'armée, avec la rébellion Maritz de 1914.

Au sortir du conflit mondial, Pretoria se procure un char anglais *Medium Mark A* Whippet qui est baptisé *HMLS Union* (*HMLS* pour *His Majesty Landship*). L'engin est utilisé par l'*Union Defence Force* pour mater la grève insurrectionnelle du Rand (révolte des mineurs afrikaners de la région du Witwatersrand contre le recours accru du patronat aux travailleurs noirs moins bien payés) en mars 1922. La formation d'une Arme blindée à part entière est pour la première fois évoquée en 1924, et une première section d'automitrailleuses est formée, l'année suivante, grâce à deux automitrailleuses Crossley sur châssis de camions IGA1 et deux chars Vickers *Medium Tank Mk. I* achetés à Londres.

UNE UDF TAILLÉE POUR LA GUERRE DANS LE BUSH

L'éloignement du dominion, les années de paix de l'entre-deux-guerres sur le continent africain et les effets de la crise de 1929 ne contribuent guère au renforcement ni à la modernisation de cet embryon de force mécanisée, mais l'invasion de l'Abyssinie par l'Italie en 1935 a des répercussions non négligeables en Afrique du Sud. En 1938, le gouvernement émet un appel d'offres pour une automitrailleuse pouvant être construite sous licence en important par bateau la quasi-totalité des composants requis pour sa construction, en l'absence de tout noyau d'industrie automobile dans le pays. La firme américaine Marmon-Herrington répond à l'appel et propose un véhicule parfaitement adapté aux capacités de l'Union : un châssis reprenant les principaux éléments du camion Ford Canada V8 surmonté de plaques de blindage de 6 à 12 mm produites par l'Iron & Steel Industrial Corporation sud-africaine, un armement britannique (deux mitrailleuses Vickers, une en tourelle, l'autre en caisse), l'ensemble devant être assemblé par l'entreprise locale Dorman Long. Bien que pâtissant de quelques défauts (silhouette trop haute, blindage ne protégeant que des balles et des éclats), cette *South African Reconnaissance Car Mk. I* ou Marmon-Herrington Mk. I est une incontestable réussite, plébiscitée par l'UDF en 1939 et entrée en service dès l'année suivante pour un déploiement avec la *1st South African Division* en Afrique-Orientale italienne. Il faut dire que les Sud-Africains ont grand besoin de renforts en véhicules de combat, car leurs moyens sont extrêmement réduits. À la déclaration de guerre de septembre 1939, l'armée régulière ne compte que 5 353 hommes, auxquels s'ajoutent les 14 631 réservistes de l'*Active Citizen Force*, tous principalement familiarisés et équipés pour la guerre dans le bush, non pour un conflit moderne !

Du reste, la déclaration de guerre à l'Allemagne nazie en septembre est, comme 25 ans plus tôt, loin de faire l'unanimité. En septembre 1939, le Premier ministre James Hertzog a dû démissionner du fait de son refus de déclarer la guerre au *Reich*, son rival Smuts ayant convaincu le parlement de le faire à seulement 80 voix contre 67. Il est vrai que son *Nasionale Party*, rassemblant les nationalistes afrikaners, compte

Marmon-Herrington Mk. II

Squadron 3rd South Africa Armoured Car Regiment
1st South African Infantry Brigade
Union Defence Force
El Wak, Afrique Orientale italienne, décembre 1940

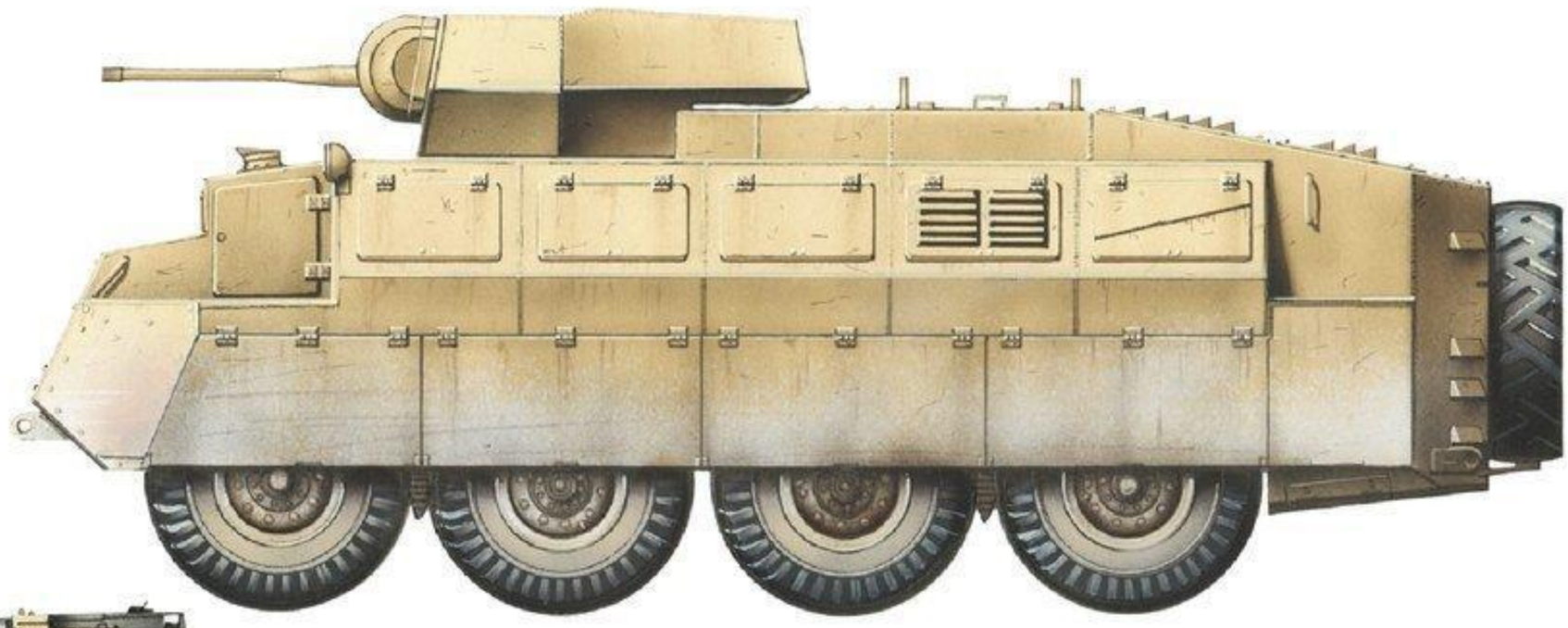
- **Vitesse** max. : 80 km/h
- **Autonomie** : 320 km
- **Blindage** : 6-12 mm
- **Puissance** : 95 ch

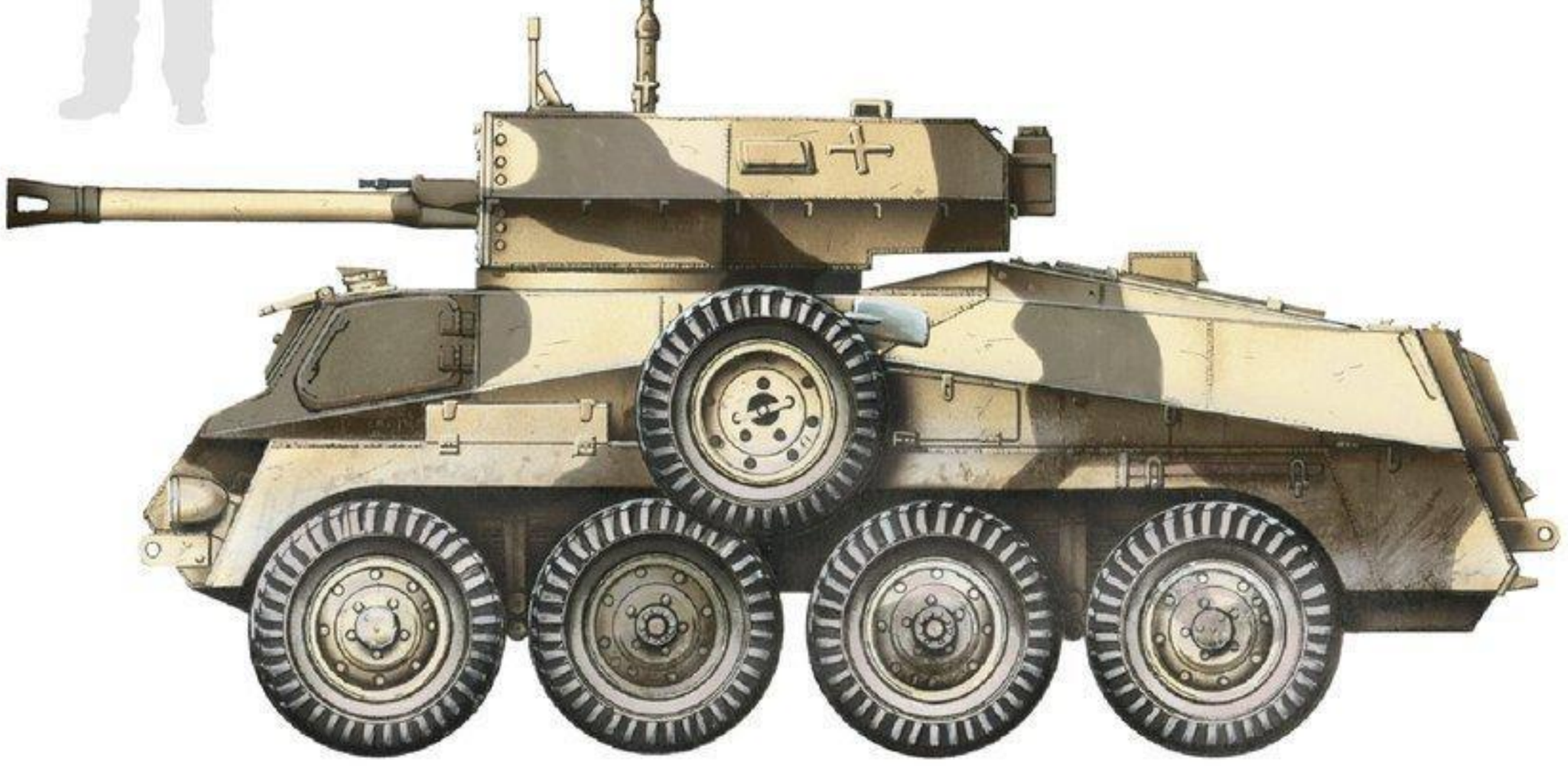
Marmon-Herrington Mk. IV
Natal Mounted Rifles
6th Armoured Division (South Africa)
Union Defence Force
Khataba, Égypte, mai 1943

- **Vitesse max. :** 84 km/h
- **Autonomie :** 580 km
- **Blindage :** 6-12 mm
- **Puissance :** 95 ch

Marmon-Herrington Mk. V
Prototype
Union Defence Force
Lieu inconnu, Palestine, février 1942

- **Vitesse max. :** 40 km/h
- **Autonomie :** 200 km
- **Blindage :** 10-60 mm
- **Poids :** 23 t





Marmon-Herrington Mk. VI
Prototype
Union Defence Force
Lieu inconnu, Grande-Bretagne, 1943

- **Vitesse max. :** 65 km/h
- **Autonomie :** 250 km
- **Blindage :** 10-40 mm
- **Puissance :** 95 ch

de nombreux sympathisants du *Reich* ; à ceux-ci s'ajoutent les pronazis du parti anglophobe *Ossewabrandwag* de Johannes van Rensburg et les ressortissants blancs du Sud-Ouest africain qui ont gardé leur nationalité allemande tout en étant citoyens de l'Union. Les contacts resteront d'ailleurs secrètement maintenus entre Ribbentrop et plusieurs hommes politiques sud-africains jusqu'à fin 1940 !

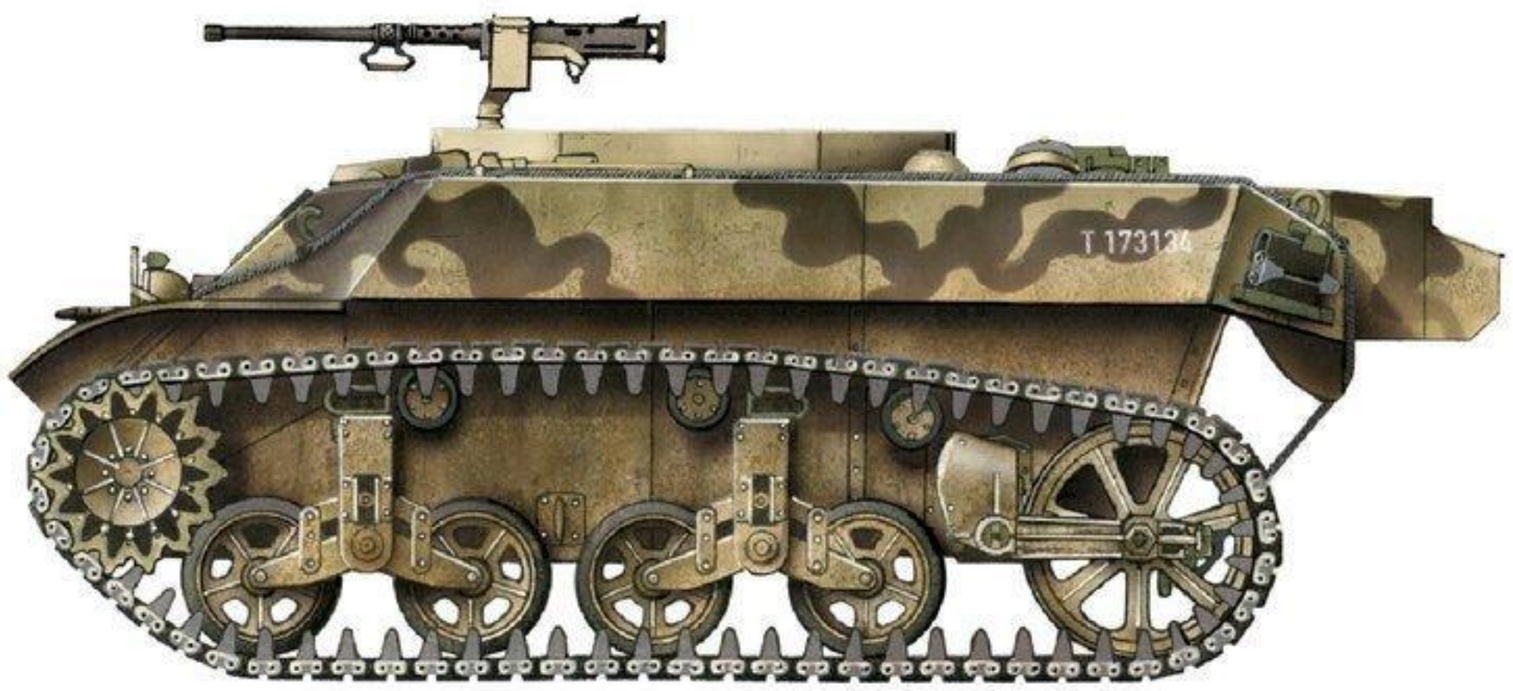
LE SUCCÈS PLANÉTAIRE MARMON-HERRINGTON

Dans la lignée de cette première automitrailleuse quadriplace sud-africaine, produite à 113 exemplaires et dont plusieurs (apparemment 13) sont vendues à la garde nationale américaine, apparaît, dès novembre 1940, la Marmon-Herrington Mk. II qui dispose cette fois d'un châssis à quatre roues motrices rallongé et voit son armement en tourelle amélioré par le remplacement des Vickers par des fusils-mitrailleurs Bren. Même si l'épaisseur de son blindage n'a pas été revue, ses performances en tout-terrain en font un véhicule de combat très prisé pour la guerre dans le désert : la Mk. II relègue la Mk. I au simple rôle de véhicule d'entraînement au sein de l'UDF et obtient un succès phénoménal dans tout le Commonwealth, puisque pas moins de 887 exemplaires sont produits et jouent les premiers rôles en Afrique du Nord, au Levant et en Malaisie. Les Britanniques l'apprécient à sa juste valeur et modifient la tourelle pour l'emport d'un fusil antichar Boys (une Bren en position antiaérienne est parfois aussi montée sur le toit de la tourelle), quand celle-ci n'est pas tout bonnement retirée par les troupes de Sa Majesté pour faire place à un montage artisanal permettant l'emport de canons de prise plus puissants :

Breda de 20 ou 47 mm, Hotchkiss de 25 mm, canon *sPzB 41* de 28 mm ou *Pak 35/36* de 37 mm.
Lui succède, à partir de mai 1941, la Mk. III, qui se distingue de la précédente, outre des modifications mineures (une seule porte arrière, pas de grilles d'aération), par un empattement plus court. Pas moins de 2 630 exemplaires sont produits jusqu'en août 1942, dont plusieurs sont achetés par l'Inde et le gouvernement libre des Indes néerlandaises.

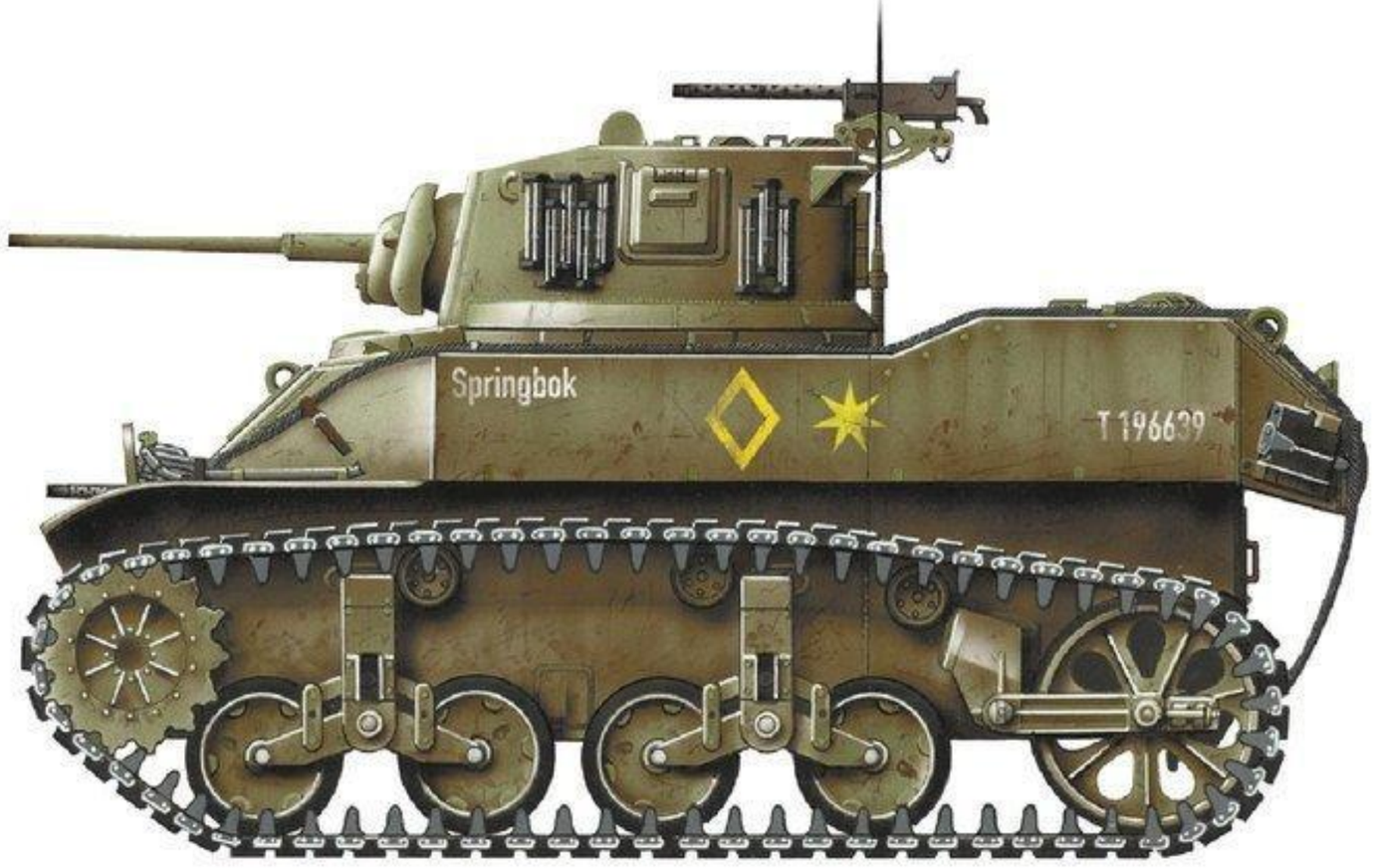
UNE INFLUENCE… ALLEMANDE !

La Marmon-Herrington Mark IV est incontestablement le véhicule sud-africain le plus réussi de la Seconde Guerre mondiale. N'ayant plus grand-chose à voir avec les trois premiers modèles, la nouvelle automitrailleuse triplace, développée à partir de la fin 1941, a son moteur monté à l'arrière et non plus à l'avant et est armée d'un canon de *2-Pdr* (40 mm) placé dans une tourelle plus spacieuse. Son blindage est toujours compris entre 6 et 12 mm d'épaisseur. La Mk. IV est construite à partir d'août 1942 à plus de 2 000 exemplaires et équipe les unités de reconnaissance des trois grandes formations sud-africaines combattant en Afrique du Nord : les *1st* et *2nd Infantry Divisions (South Africa)*, puis après le rapatriement de la première et la destruction de la seconde à Tobrouk, la *6th Armoured Division (South Africa)*.
Très impressionnés par les rapports dressés par la *2nd Infantry Division (South Africa)* sur les *Sd.Kfz. 231* allemandes à huit roues déployées par la *Panzer-Armee* « Afrika » en Libye et en Égypte, les « Springboks » décident de s'en inspirer pour une catégorie d'automitrailleuses lourdes de production nationale. Débutés en 1941, les travaux mènent à la *South African Heavy Armoured Car Mark V*. Propulsé par deux moteurs Albion 6 cylindres développant chacun 150-160 cv, cet engin quadriplace de 16 tonnes est armé d'un canon de *6-Pdr* (57 mm) et d'une mitrailleuse coaxiale logés dans un masque de tourelle de 60 mm d'épaisseur inspiré du char britannique Crusader. Le blindage de l'engin est conséquent, puisqu'il est compris entre 30 et 40 mm. L'année suivante, le prototype est envoyé au Moyen-Orient pour y être testé, mais son comportement décevant sur le sable se solde par l'abandon pur et simple du programme.
Son successeur, la *South African Heavy Armoured Car Mark VI* de 11 tonnes, est conçu tout au long de l'année 1942 et s'inspire lui aussi très nettement du *Sd.Kfz. 231*, sauf qu'il reprend un maximum d'éléments des Marmon-Herrington. Cette machine à huit roues est armée d'un canon de *2-Pdr* (premier prototype) ou de *6-Pdr* (second prototype) et d'une Vickers coaxiale logée dans une tourelle très similaire à celle du Crusader. Un jumelage de Browning de 7,62 mm peut également être installé sur le toit de celle-ci pour la défense antiaérienne. Pour le reste, la Mark VI est un parfait clone de la *Sd.Kfz. 231* allemande, un simple coup d'œil suffit pour s'en rendre compte ! Les performances sur route et en tout-terrain sont nettement supérieures à celles affichées par la Mark V, et une commande de 750 exemplaires est passée par Pretoria, les Britanniques se déclarant intéressés par l'acquisition de 250 engins après l'acheminement et les essais de l'un des deux prototypes en métropole. Des retards dans la production et l'afflux des automitrailleuses américaines dans le cadre du prêt-bail tuent malheureusement le programme de l'automitrailleuse lourde sud-africaine dans l'œuf, le projet étant abandonné en août 1943.
La *6th Armoured Division (South Africa)* est formée en février 1943 à partir de la *1st Infantry Division (South Africa)*, du *Special Service Battalion* (créé en 1933 pour procurer du travail aux chômeurs frappés par la crise de 1929) et d'unités rhodésiennes ; elle constitue le fer de lance de la *8th Army* durant la campagne d'Italie. Montés sur M5 Stuart, Sherman II, III, V et Firefly, M10 Wolverine, les « Springboks » s'illustrent sur les lignes « Albert » et « gothique », contribuent à la libération de Florence et jouent les premiers rôles lors de l'offensive du printemps 1945 de la *5th US Army* dans la vallée du Pô. ■



M3A3 Recce
Natal Mounted Rifles
6th Armoured Division (South Africa)
Union Defence Force
Tarente, Italie, avril 1944

- **Vitesse max. :** 58 km/h
- **Autonomie :** 120 km
- **Blindage :** 13-51 mm
- **Puissance :** 250 ch



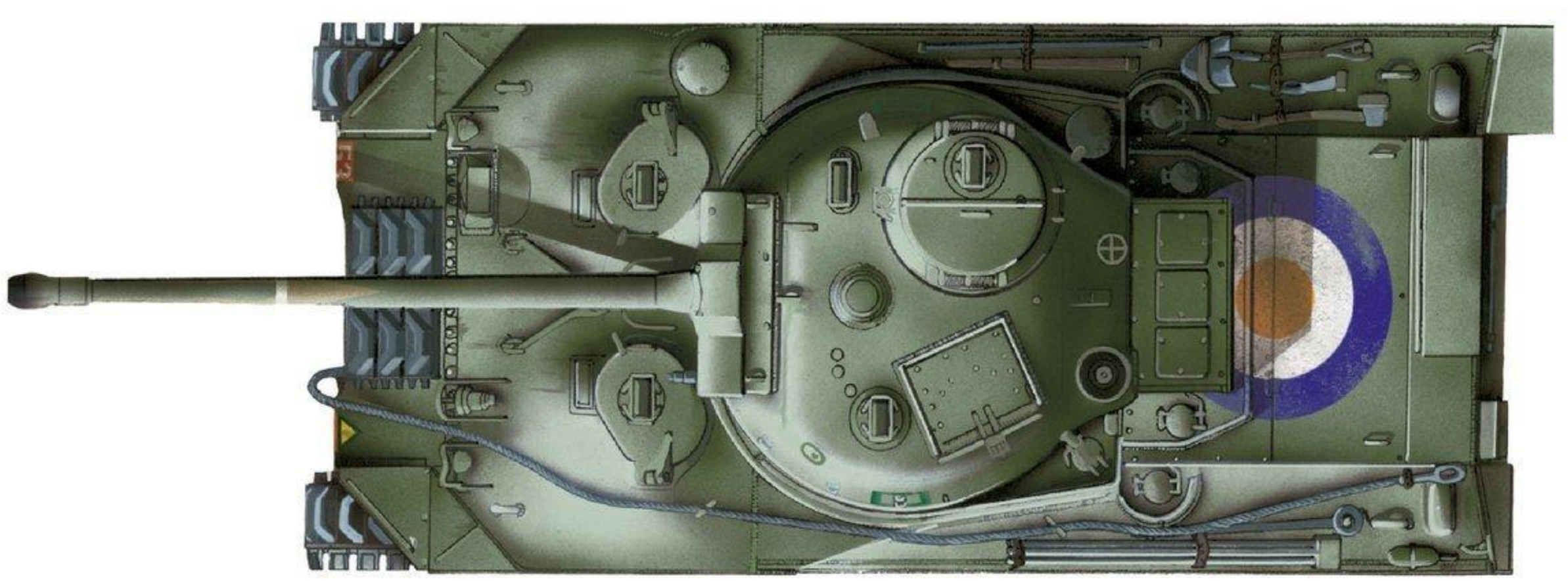
M5 Stuart
Prince Alice's Own Pretoria Regiment
6th Armoured Division (South Africa)
Union Defence Force
Monte Albano, Italie, septembre 1944

- **Vitesse max. :** 58 km/h
- **Autonomie :** 120 km
- **Blindage :** 13-51 mm
- **Poids :** 14,7 t

Sherman Mk.Ic Hybrid Firefly

B Squadron, Special Service Battalion
6th Armoured Division (South Africa)
Union Defence Force
Secteur de Bologne, Italie, avril **1945**

- **Vitesse max. :** 40 km/h
- **Autonomie :** 193 km
- **Blindage :** 25-89 mm
- **Poids :** 34,7 t



LES « POMPIERS PYROMANES »

▲ Défilé de l'Armée rouge sur la place Rouge le 7 novembre 1941, en commémoration de la Révolution d'octobre. Deux bataillons de l'OMSBON y prennent part. Le Kremlin est à droite, l'édifice cubique devant son mur d'enceinte étant le mausolée de Lénine, la Cathédrale Saint-Basile-le-Bienheureux est en face. RIA-Novosti

OMSBON : UNE BRIGADE MOTORISÉE POUR DÉTRUIRE MOSCOU !

Le 3 juillet 1941, bien que toujours sous le choc d'une invasion allemande à laquelle il ne s'attendait pas, Joseph Staline prononce un discours radiodiffusé au peuple soviétique dans lequel il ordonne que soit appliquée, tant par les civils que par les militaires, une politique de « terre brûlée » visant à priver l'envahisseur de bases logistiques et de sources d'approvisionnement pour ses armées.

Par **Yann Mahé**

Profils couleurs : © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

Dans les semaines et les mois qui suivent, des millions de personnes – ingénieurs, cadres, ouvriers et leurs familles – sont évacuées, des centaines de milliers de têtes de bétail sont déplacées vers l'Est ou abattues, des dizaines de milliers de silos à grains sont vidés, les champs et forêts incendiés dès que faire se peut, des milliers de fermes collectives sont détruites, des centaines d'usines et d'entreprises sont transférées derrière l'Oural, des dizaines de villes sont réduites en cendres, des barrages et des centrales électriques sont sabotés. En décembre 1941, alors que l'*Ostheer* marche sur Moscou, le « petit père des peuples » envisage de réserver un sort identique à la capitale de toutes les Russies, comme l'avait fait le tsar Alexandre Ier en 1812…

L'OMSBON : LA FINE FLEUR D'UNION SOVIÉTIQUE ET DE L'INTERNATIONALE COMMUNISTE

Le 29 juin 1941, soit exactement une semaine après le début de l'opération « Barbarossa », le Comité central du parti communiste (PC) et le Conseil des commissaires du peuple entérinent une directive ordonnant l'organisation et la conduite d'une guerre de partisans sur les lignes arrière de la *Wehrmacht*. C'est le NKVD, le Commissariat du peuple aux Affaires intérieures, qui hérite de la tâche d'encadrer et de contrôler politiquement les groupes se constituant déjà un peu partout spontanément, au fur et à mesure que les *Frontoviki* se dissimulent dans les forêts afin d'échapper aux batailles d'encerclement imposées par l'ennemi et des exactions nazies poussant les hommes en âge de porter les armes à prendre le maquis. La police politique de l'impitoyable Lavrenti Beria puise donc dans la troupe qui relève de son autorité, en l'occurrence les garde-frontières du NKVD (167 000 soldats), afin de mener à bien cette mission d'encadrement, mais aussi de fournir des détachements de reconnaissance à même de faciliter et diligenter les futures actions des partisans. Les éléments retenus après une impitoyable sélection sont rassemblés dans le stade Dynamo, l'enceinte de l'un des nombreux clubs de football de la capitale : le Dynamo Moscou, affilié au ministère des Affaires intérieures [1]

Mais les effectifs destinés à cette troupe de choc ne sont pas suffisants, et, sur instruction secrète de Beria, toute l'Union soviétique se mobilise pour recruter des personnels plus ou moins volontaires. Pour l'encadrement, des instructeurs et des cadets sont prélevés de l'École des études supérieures du NKVD ainsi que des Hautes écoles de garde-frontières de Moscou et Alma-Ata, ce solide noyau étant augmenté par l'arrivée de vétérans de la Révolution d'octobre et de la guerre civile, des membres du parti expressément recommandés par les secrétaires régionaux du PC. Le *Komsomol*, l'organisation de jeunesse du PC, affecte également 800 jeunes et robustes ouvriers des principales fabriques de Moscou : usine horlogère n° 1, usine de roulements à billes n° 1 et usine automobile.

▲ Garde-frontières du NKVD en patrouille aux confins de l'Union soviétique. La police politique de Beria recrute le noyau de l'OMSBON dans les rangs de cette troupe. DR

[1] EN URSS, les clubs de football étaient affiliés à une institution étatique ou à une corporation de métiers : les Dynamo Moscou et Dynamo Kiev au ministère des Affaires intérieures, le Lokomotiv Moscou aux cheminots, le Metallurg Moscou aux métallurgistes, le Spartak Moscou aux coopératives agricoles type kolkhozes et sovkhozes, le Torpedo Moscou au constructeur automobile ZIS (puis ZIL), le CSKA Moscou à l'Armée rouge, le Stakhanovets Donetsk (actuel Chakhtar Donetsk) aux mineurs du Donbass, etc.

Enfin, le monde du sport soviétique n'est pas en reste, puisque les différents clubs sportifs se séparent de 800 athlètes, dont certains de renom, tels le lutteur Grigorii Pylnov, le patineur Anatoly Kapchinsky, les frères Gueorgui et Serafim Znamenskiy (coureurs de demi-fond), les boxeurs Sergueï Cherbakov et Nikolaï Korolev, plusieurs joueurs de l'équipe de football du Dynamo Minsk, des skieurs et des cyclistes, pour certains titrés dans les compétitions nationales et mondiales, ou encore Anna Chichmareva, codétentrice du record du monde de saut en parachute sans oxygène (7 293 mètres) ; sans oublier les 150 étudiants venus de l'Institut central d'État d'Éducation physique Joseph Staline. Même le Komintern répond à l'appel, des dizaines de réfugiés politiques communistes (Allemands, Autrichiens, Espagnols, Bulgares, Yougoslaves, Tchèques, Polonais, Français, Hongrois et même Annamites !), dont beaucoup sont d'anciens combattants de la guerre d'Espagne, sont incorporés ; ils constitueront, au sein de l'OMSBON, un bataillon international. Mentionnons au sein de ce dernier la 4e compagnie du commandant Domingo Ungría (son commissaire politique est le capitaine Peregrín Pérez Galarza, un valentien qui exerçait déjà cette fonction au sein du 14e corps d'armée de l'*Ejército Popular de la República*) forte de 125 Espagnols républicains.

LES *SPETSNAZ* DU MINISTÈRE DES AFFAIRES INTÉRIEURES

L'entraînement des recrues est l'un des plus rudes et l'un des plus complets de toute l'Armée rouge. Il est supervisé par le major général Pavel Mikhaïlovitch Bogdanov, un Moscovite de 40 ans ayant fait ses classes dans l'une des Hautes écoles de garde-frontières, puis à l'Académie Joseph Staline du programme de mécanisation et motorisation de l'Armée rouge. Il a, par la suite, exercé plusieurs commandements dans les unités de garde-frontières du NKVD des républiques socialistes soviétiques d'Asie centrale. C'est un officier dynamique, sûr et dévoué, comme l'atteste sa survie aux purges staliniennes ayant récemment saigné les forces armées. Le programme d'entraînement qu'il a mis au point soumet les hommes à rude épreuve. Outre leur patriotisme et leur fiabilité politique, leurs aptitudes physiques et leur maîtrise des différentes techniques de combat sont quotidiennement testées : familiarisation à tous les types d'armes et d'explosifs, conduite d'une large gamme d'autos et de motos, opérations clandestines de sabotage, camouflage, reconnaissance, renseignement, orientation, survie, communication radio, techniques d'interrogatoire, premiers soins, mesures de guerre chimique, capacité à s'adapter et à agir seul, esprit d'initiative, combat au corps à corps, saut en parachute. Rien n'est laissé au hasard !

▲ L'entraînement de l'OMSBON est l'un des plus rudes de toute l'Armée rouge. Ici, des recrues effectuent un exercice d'évitement de charges à la baïonnette. Les capacités physiques et mentales ainsi que l'endurance exceptionnelles requises pour intégrer l'unité expliquent le recours à des athlètes de haut niveau. L'OMSBON n'est en fait ni plus ni moins qu'une formation préfigurant les *Spetsnaz* de la Guerre froide. DR

En septembre, les 1er et 2e régiments de fusiliers motorisés formés sont réunis au sein de l'OMSBON (*Otdel'naïa Motostrel'kovaïa Brigada Osobogo Naznacheniya*, littéralement brigade motorisée indépendante d'emploi spécial), forte de 10 500 hommes, dont 300 femmes faisant office d'opératrices radio et d'infirmières. Outre ces deux entités, la formation compte une batterie de mortiers, une batterie antichar, une compagnie de sapeurs, une de transmissions, une de transport automobile, un service sanitaire, une unité parachutiste, une école d'instruction et un état-major. Le commandement de l'OMSBON est confié au mois d'octobre au colonel Mikhaïl Fédorovitch Orlov, qui a pour commissaire politique le major Maksimov. La brigade a même son propre journal : « La Victoire est à nous », dont le premier numéro paraît le 7 novembre.

Bien que très polyvalente, la formation n'en reste pas moins extrêmement hétéroclite, ce qui n'est en rien une faiblesse, étant donné qu'elle est pensée comme une unité spéciale n'ayant pas vocation à combattre d'un seul tenant. En effet, le règlement prévoit la constitution de détachements indépendants de 1 000 à 1 200 hommes pour les opérations conventionnelles sur la ligne de front, et de détachements (30 à 100 hommes) ou de groupes (3 à 10 hommes) spéciaux plus petits pour des actions à mener derrière les lignes ennemies, les hommes étant alors parachutés par le 101e régiment de transport aérien de la célèbre aviatrice Valentina Grizodoubova. Les premiers groupes et détachements spéciaux opérationnels sont ainsi largués au-dessus des maquis au mois d'août 1941 et contribuent à grossir et encadrer les rangs des partisans, notamment en Biélorussie.

▶ L'une des rares photos montrant l'OMSBON, prise à Moscou durant l'hiver 1941-42, alors que la capitale est en état de siège. La brigade du NKVD est motorisée, ses véhicules devant lui permettre de transporter les explosifs nécessaires aux sabotages, de se déplacer rapidement dans les artères moscovites afin de procéder aux destructions ordonnées par Staline, ou d'écraser dans l'œuf tout soulèvement populaire précédant l'arrivée des Allemands. Ces side-cars sont armés de fusils-mitrailleurs Degtyarev DP 28. DR

STALINE DANS LES PAS D'ALEXANDRE IER ?

Après la bataille de Kiev, qui se solde par un désastre sans précédent pour l'Armée rouge (700 000 hommes tués, blessés et surtout capturés), le groupe d'armées « Centre » de l'*Ostheer* lance son offensive sur Moscou

▲ Bande de cartouches sur le torse et chapka crânement « vissée » sur la tête, ces deux partisans soviétiques ont fière allure. L'une des missions de l'OMSBON est de fournir des cadres et des spécialistes aux groupes de partisans combattant derrière les lignes de l'Armée allemande.
DR

(opération « Taifun »). Menée tambour battant, la manœuvre des *Panzer-Divisionen* se solde par la formation de deux autres gigantesques poches à Viazma et Briansk, et la quasi-destruction de trois groupes d'armées russes : les Fronts du Centre, de Briansk et de réserve. Ce sont encore 673 000 soldats qui font leur reddition aux Allemands ! Le 14 octobre 1941, la *2. Panzer-Armee* s'est emparée de Kalinine (actuelle Tver), au nord de Moscou, et de Kalouga, au sud, laissant très nettement présager une manœuvre en tenailles. L'ennemi est à moins de 180 km du centre-ville de Moscou ! Un vent de panique souffle alors sur la capitale.

L'OMSBON, ou plutôt ce qu'il en reste après le parachutage de nombreux détachements et groupes spéciaux envoyés auprès des partisans, tient alors garnison dans la ville. Staline, Beria et la *Stavka* n'ont alors pas pris la moindre décision concernant la défense ou l'abandon de Moscou. La nuit du 15 au 16, les deux régiments de fusiliers motorisés de la brigade, déployés dans les raïons de Mytishchinsky et de Pouchkino, en banlieue Nord-Est de Moscou, sont mis en alerte et rappelés au centre-ville. Le colonel Orlov reçoit l'ordre de se préparer à défendre la place Rouge (et le Kremlin), les places Maïakovski, Sverdlov et Pouchkine de façon à maintenir l'« ordre révolutionnaire » dans les rues avoisinantes. Un soulèvement de la population, à l'approche des Allemands, n'est pas à exclure… Ses fusiliers prennent position entre la place Dzerjinski et la gare de Iaroslavl, et entre la place Pouchkine et la gare Krasnaïa Presnya. Ils effectuent des patrouilles, participent à l'érection des défenses et placent des charges explosives en vue de sabotages. Car Staline a un plan diabolique, et il en a confié l'exécution à Orlov et ses hommes.

Le 14 septembre 1812, Napoléon Ier était entré avec sa Grande armée dans une Moscou désertée de ses habitants et vidée de ses provisions par son gouverneur. Durant quatre jours, des saboteurs russes allumèrent des feux partout en ville : construite essentiellement en bois, celle-ci fut dévorée par les flammes, ce qui priva les Français de toits à l'approche de l'hiver.

Occupant une ville réduite en cendres, l'Empereur n'eut d'autre choix que d'ordonner l'évacuation le 18 octobre, entamant la longue retraite de Russie, qui fut fatale à la majeure partie de la Grande armée et sauva la Russie.

À l'instar de son prédécesseur, le « Petit père des peuples » est résolu, en cas de chute de Moscou, à ne laisser qu'une ville en ruines à l'envahisseur. Il a donc ordonné que les principaux bâtiments et les infrastructures de la capitale soient sabotés, pendant que le Comité central se repliera sur Kouïbychev (actuelle Samara, sur la Volga) avec les ambassades, la dépouille de Lénine et les autres reliques du régime. Il a chargé l'OMSBON de cette mission de destruction à grande échelle, que son entraînement, sa maîtrise des explosifs et sa motorisation doivent lui permettre d'accomplir dans les plus brefs délais : sur la liste du *Vojd* figurent 1 200 bâtiments moscovites, parmi lesquels le Kremlin, le théâtre Bolchoï, la cathédrale Saint-Basile-le-Bienheureux, le ministère de l'Intérieur, l'hôtel Métropole, l'hôtel National, les centrales électriques, les stations d'épuration et les conduites des eaux, le réseau téléphonique, sans oublier les datchas des dignitaires du régime !

Pour l'anecdote, dans le cadre de ce plan, un réseau d'agents dormants est constitué en recrutant des danseuses étoiles du Bolchoï et des acrobates du cirque de Moscou, auxquels l'on distribue des pistolets et des grenades pour qu'ils abattent les généraux allemands lors des concerts et représentations que ceux-ci feront organiser. Le compositeur Lev Knipper est ainsi personnellement chargé d'abattre Adolf Hitler si l'occasion se présente un jour ! Ce que Staline ignore, c'est que son plan fait totalement le jeu du *Führer* : considérée par les nazis comme le symbole du passé historique tsariste et le centre du pouvoir soviétique, mais aussi comme un foyer potentiel de la résistance bolchevique, la cité doit être rasée et ses 4 millions d'habitants exterminés par la faim. Hitler et le *Generalplan Ost*, le plan de colonisation de la *SS* à l'Est, prévoient même de l'engloutir en ouvrant les écluses du canal de Moscou pour faire place à un gigantesque lac artificiel…

▲ Réduire Moscou en cendres comme Alexandre Ier l'avait fait en 1812 pour en déloger la Grande armée napoléonienne juste avant l'hiver : tel est le projet de Staline à l'approche de la *Wehrmacht*. Toile d'Andreï Smirnov de 1813.

▶ Le défilé du 7 novembre 1941 : l'ennemi est alors aux portes de Moscou et la plupart des unités y participant devront directement se porter au front, témoignant de l'urgence de la situation.
RIA-Novosti

YaG-10
1er régiment de fusiliers motorisés
OMSBON
Armée rouge
Moscou, Union soviétique, décembre 1941

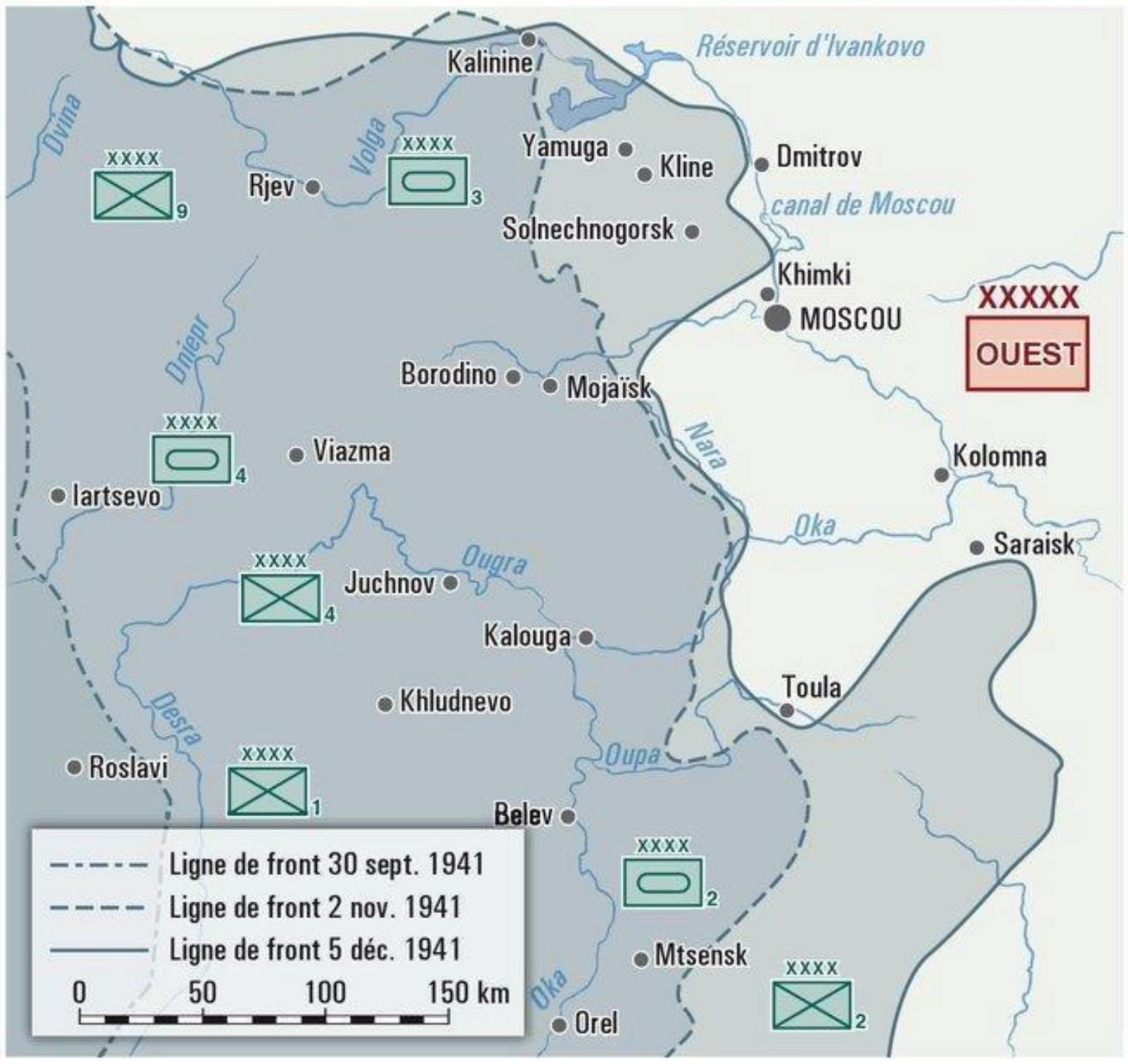
MOSCOU SERA DÉFENDUE ! L'OMSBON ET SES « POMPIERS DU FRONT »

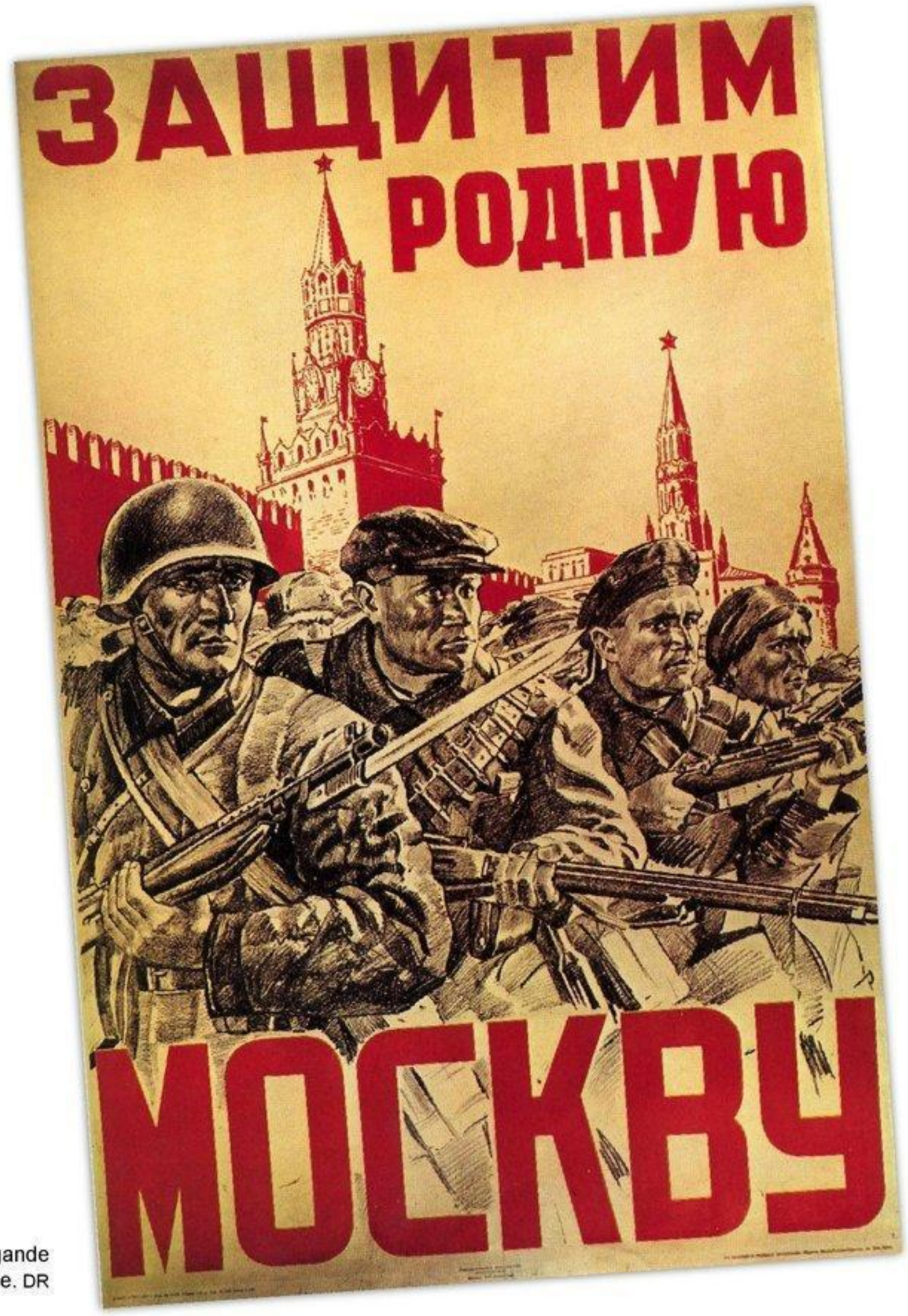
Fort heureusement, l'OMSBON n'aura pas à accomplir cette tragique besogne. Le 19 octobre, le comité d'État à la Défense décide de défendre la capitale. Décrétée en état de siège, Moscou se transforme en forteresse. Pas moins de 250 000 femmes et adolescents, d'après le maréchal Gueorgui Joukov, qui n'est alors que général et vient de prendre en main les défenses, creusent des tranchées et des fossés antichars autour de Moscou, qui se ceint bientôt de trois épaisses lignes fortifiées. Les fabriques de la ville sont transformées en complexes militaires, l'usine automobile et l'usine horlogère n° 1 déjà citées étant respectivement converties en ateliers de fabrication de pistolets-mitrailleurs et de mines, la chocolaterie préparant dorénavant des rations pour l'Armée rouge.

En face, la période des pluies automnales, la Raspoutitsa et la boue qu'elle génère sur des routes en mauvais état ralentissent fortement les colonnes de l'*Ostheer*, sans oublier les incessantes attaques de harcèlement des partisans contre les convois de ravitaillement roulant sur la *Rollbahn* Moscou – Minsk – Brest-Litovsk. Ce contretemps de quelques semaines permet aux Soviétiques d'étayer encore leurs défenses. L'OMSBON se joint aux travaux de sape ordonnés par le Conseil militaire de la zone défensive de Moscou. Le détachement du major Chperov (1 100 hommes) est rattaché au Front de l'Ouest et pose des mines sur les axes routiers menant à la capitale, du nord au sud : ceux de Volokalamsk, Mojaïsk, Naro-Fominsk, Podolsk et Toula. D'autres font de même sous l'égide du Front de Kalinine, positionné au nord de Moscou, sur le tronçon de Kline à Solnechnogorsk, et celui de Rogachevo à Dmitrov. Des reconnaissances en périphérie Nord, Ouest et Sud du périmètre défensif sont aussi effectuées par ces détachements. Rien qu'en octobre et novembre, l'OMSBON mine 67 km de routes, pose des charges de démolition sur 19 ponts, soit un total de 12 000 mines antichars, 8 000 antipersonnel et 160 charges explosives : d'après les statistiques officielles, 30 *Panzer*, 20 blindés, 68 transports de troupes, 19 véhicules légers et 53 motocyclettes sauteront sur ces mines. Le 7 novembre, deux bataillons de la brigade du NKVD participent au défilé de commémoration de la Révolution d'octobre (elle a eu lieu le 25 octobre 1917, d'après le calendrier julien) sur la place Rouge.

À partir du 15 novembre, le gel permet aux Allemands de s'affranchir du problème posé par la boue. L'état-major du groupe d'armées « Centre » table sur un créneau de quatre semaines avant l'écroulement brutal des températures et les fortes chutes de neige. Les unités des *2.* et *4. Panzer-Armeen* reprennent donc leur marche sur Moscou avec l'objectif de se rejoindre à Noguinsk pour encercler la capitale soviétique. Cette fois encore, rien ne semble pouvoir endiguer la progression des Allemands. Le détachement du major Chperov fait sauter le pont enjambant le réservoir d'Ivankovo, ainsi que l'autoroute Moscou–Leningrad, entre Zavidovo et Yamuga et entre Yamuga et Solnechnogorsk. En vain : Kline tombe le 24 novembre, Solnechnogorsk le lendemain.

L'OFFENSIVE ALLEMANDE SUR MOSCOU





▶ « Habitants ! Protégez Moscou ! », proclame cette affiche de propagande appelant les Soviétiques à se mobiliser pour la défense de la capitale. DR

Le détachement de l'OMSBON se replie sur la rive Est du canal de Moscou et établit de nouvelles fortifications sous le feu ennemi. Mais le 28, la *7. Panzer-Division* réussit à former une tête de pont au-delà du canal, à Iakhroma : elle n'est plus qu'à 35 km du Kremlin ! Heureusement, une contre-attaque de la 1re Armée de choc la ramène sur l'autre rive. Davantage au sud-ouest, la situation est pire : Krasnaïa Poliana, à un peu plus de 20 km de la capitale, succombe ; la localité comporte les terminus des lignes de tramways moscovites ! Certes, l'OMSBON enregistre un succès retentissant derrière les positions adverses lorsque huit groupes de partisans encadrés par ses soins détruisent le QG du *XII. Armee-Korps* du *General der Infanterie* Walter Schroth à Ugodskiy Zavod ; mais rien, pas plus les sabotages et les combats retardateurs de ses fusiliers et sapeurs faisant alors office de « pompiers du front », ne semble pouvoir arrêter les Allemands…

1

2

LA CONTRE-OFFENSIVE DE JOUKOV ET LES COMBATS DE L'OMSBON

Une nouvelle fois, le « général Hiver » vient au secours de la *Rodina*. Les conditions climatiques se dégradent brutalement, et un épais manteau neigeux, impraticable aux véhicules à roues, recouvre le champ de bataille ; par - 40° C, les *Landser*, mal vêtus pour l'hiver russe, souffrent de gelures, les chevaux meurent de froid, les camions ne démarrent plus, les rations deviennent dures comme de la brique, et il est impossible de creuser des tranchées dans le sol gelé. Et à mesure que les Allemands s'approchent de Moscou, la résistance de l'Armée rouge, à laquelle se joint souvent la population, se fait plus acharnée. Leur avance commence sérieusement à piétiner, et leurs effectifs, tant humains que matériels, fondent comme neige au soleil.

Le 2 décembre, des motocyclistes du *Panzer-Pionier-Bataillon 38* de la *2. Panzer-Division* atteignent la petite ville de Khimki, à 8 km de la capitale, et s'emparent de sa gare ainsi que des ponts du canal de Moscou. Dans leurs jumelles, les *Kradschützen* aperçoivent les dômes du Kremlin. Mais aucun soldat allemand n'ira plus loin. Car le général Joukov se prépare à lancer une puissante contre-offensive pour dégager la capitale. En prévision, l'OMSBON ouvre des couloirs dans ses champs de mines afin de permettre le passage des chars et des fusiliers des divisions mobilisées pour l'opération. Le 5 décembre, le front moscovite s'embrase. Après deux jours indécis et de maigres progrès, l'Armée rouge enfonce les lignes allemandes : Krasnaïa Poliana, Kalinine et Kline sont reprises. Les combats sont acharnés durant deux mois, mais Moscou est finalement dégagée… et sauvée ! Les troupes à ski de l'OMSBON (315 hommes répartis en quatre détachements) sont jetées dans la bataille et mènent d'habiles reconnaissances sur les arrières de l'ennemi, dans la région de Soukhinitchi, au sud-ouest de Kalouga. Le 21 janvier 1942, le détachement de skieurs du capitaine Laznouk part à la reconquête du village de Khludnevo. Il mène à bien sa mission, mais une contre-attaque des *Panzer*, appuyés par 400 *Schützen*, le force à se retrancher sur une hauteur avoisinante. Ses hommes résistent quatre heures durant : le dernier survivant, le fusilier Leizer Papiernik, de confession juive, se fait sauter avec une grenade, entraînant avec lui plusieurs ennemis dans la mort ; il sera le premier soldat de l'OMSBON à être fait Héros de l'Union soviétique. Le détachement de skieurs du capitaine Vasin se distingue pour sa part le 23 février en défendant la bourgade de Popkovo et en mettant hors de combat 5 *Panzer* et 150 *Landser* ; c'est au cours de cet engagement que Grigorii Pylnov, sept fois champion d'URSS de lutte gréco-romaine entre 1933 et 1941, est mortellement blessé. Le détachement du lieutenant Bajanov s'infiltre dans les lignes allemandes et détruit voies ferrées, ponts et lignes téléphoniques, revendiquant la mort de 600 ennemis. Enfin, celui du lieutenant Gorbatchev

parvient à tenir les deux villages qu'il a reçu l'ordre de défendre, malgré les assauts adverses et la perte de son commandant.

Au final, la contre-offensive hivernale de Joukov coûte à l'OMSBON 58 morts (dont le commissaire politique Maksimov, remplacé par le major Maisuradze, et le commandant en second de la brigade, le lieutenant-colonel Tretiakov), 35 blessés et 37 disparus. Mais la réputation de l'unité est faite, car les commandants des différentes formations de l'Armée rouge stationnées sur la ligne de front réclament à cor et à cri au NKVD que des détachements de la brigade opèrent à leur profit. Ce sera chose faite lorsqu'une vingtaine de groupes et détachements spéciaux de l'OMSBON seront parachutés derrière les lignes allemandes au cours du premier trimestre 1942 et 212 détachements conventionnels, totalisant 7 316 fusiliers motorisés et sapeurs, envoyés auprès des unités de combat pour des opérations spéciales sur les arrières immédiats de l'ennemi. La brigade d'élite combattra à l'été et à l'automne 1942 en Transcaucasie (elle contribuera à freiner l'avance allemande à Ordjonikidze), puis à Koursk en juillet 1943, avant de s'illustrer en Pologne l'année suivante. Durant tout ce temps, l'activité des groupes de partisans encadrés par l'OMSBON sera d'une redoutable efficacité jusqu'à la libération de l'essentiel du territoire national à l'issue de l'opération « Bagration ». Durant la Seconde Guerre mondiale, l'unité donnera un total de 22 Héros de l'Union soviétique. Aujourd'hui, le *Rus*, l'unité de *Spetsnaz* des troupes du ministère de l'Intérieur de la Fédération de Russie, est le lointain descendant de l'OMSBON. ■

3

1 et **2** Deux vues montrant une colonne de *Panzer III* accompagnée de *Schützen* appartenant à la *11. Panzer-Division* (reconnaissable à l'insigne au fantôme qui lui vaut le surnom de « Gespensterdivision ») nettoyant un village soviétique lors de la marche sur Moscou. Certaines unités de l'*Ostheer* ne sont pas loin de faire leur entrée dans la capitale lors de l'ultime poussée allemande, au tout début du mois de décembre 1941... DR

3 Bien que prise à travers un voile de brume, cette photographie illustre l'impréparation de la *Wehrmacht* à l'hiver russe. Faute de badigeon blanc hivernal, ces *Panzer IV Ausf. F* roulant vers Moscou sont camouflés... à l'aide de journaux ! Archives Caraktère

4 Chars soviétiques T-26 et T-34 escortant un détachement de skieurs chargé de s'infiltrer sur les arrières de l'ennemi. Soldats endurcis et polyvalents, les fusiliers de l'OMSBON sont aussi bien familiarisés à la guérilla qu'à la guerre mécanisée, ce par tous les temps et sur tous les types de terrain. DR

4

D'UNE GUERRE À L'AUTRE

LES UNITÉS BLINDÉES DE L'ARMÉE YOUGOSLAVE 1918-1941

Alors qu'elle se bat sur le front macédonien en 1918, l'Armée serbe est confrontée pour la première fois au matériel blindé, puisqu'elle opère aux côtés des automitrailleuses françaises Peugeot de l'armée d'Orient. Ces engins sont engagés lors de la vaste offensive déclenchée en Macédoine à l'automne 1918 par les troupes franco-serbes. Si les chars Renault FT ne sont pas utilisés durant la phase finale du conflit mondial, ils le sont en revanche lors de l'intervention internationale en Hongrie – à laquelle participe Belgrade – l'année suivante pour écraser la république des conseils du communiste Béla Kun.

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

Par **Bojan Dimitrijevic**

UN PREMIER BATAILLON BLINDÉ

Dans l'immédiat après-guerre, l'armée du tout récent royaume des Serbes, Croates et Slovènes (qui devient en 1929 le royaume de Yougoslavie) ne dispose pas de blindés, et il faut attendre la fin des années 1920 pour que le pays accomplisse sa « révolution du moteur combattant ». Pourtant, plusieurs officiers yougoslaves se sont bien rendus en France et y ont incorporé des unités blindées, mais aucun effort n'a été accompli par Belgrade en ce sens. Finalement, deux automitrailleuses White sont acquises et affectées à l'école de Cavalerie de Zemun, près de la capitale yougoslave.

Les premiers blindés (ou *borna kola*, adaptation du terme français de char de combat) entrent en service dans l'Armée royale au début des années 1930. Il s'agit d'un lot de Renault-Kegresse M28 armés d'un canon de 37 mm ou d'une mitrailleuse de 8 mm. La première unité blindée yougoslave, dite compagnie de chars de combat, est par conséquent formée dès le mois d'avril. Les engins apparaissent pour la première fois en public lors d'une parade effectuée à Banjica, dans la banlieue belgradoise, le 6 septembre : les dix chars défilent sous l'acclamation des spectateurs, suivis des deux automitrailleuses White de l'école de Cavalerie. Celles-ci constituent bientôt une compagnie d'automitrailleuses, qui est un temps envoyée au champ de tir de Kalinovik, au nord de l'Herzégovine, pour s'exercer à la coopération avec l'infanterie, développer ses capacités opérationnelles et poursuivre la conversion de personnels appelés à piloter des blindés.

Au cours des années suivantes, la Yougoslavie se tourne de nouveau vers la firme au losange pour passer commande d'autres chars, en l'occurrence des Renault FT. Jusqu'au milieu des années 1930, 45 appareils sont livrés par la France, ce qui fait du FT le « cheval de bataille » de l'Armée royale de l'entre-deux-guerres. Ces nouvelles acquisitions permettent, en 1936, la formation d'un bataillon blindé (*bataljon bornih kola*) fort de trois compagnies blindées et une de soutien, totalisant 55 Renault FT et M-28. L'unité répartit ses éléments à Sarajevo, Skopje et Zagreb, l'état-major demeurant à Belgrade.

◀ Page de gauche - Renault-Kegresse M-28 dans les rues de Belgrade vers 1930. Ces chars sont numérotés en 80. Coll. Aleksandar Milosevic

▲ Deux Renault FT yougoslaves sur le champ de manœuvres de Kalinovik. Le n° 69176 arbore l'insigne des unités blindées françaises (la grenade enflammée frappée du n° 1). Coll. Tomislav Aralica

▲▲ Automitrailleuse Peugeot photographiée sur un pont provisoire enjambant le Vardar, dans la région de Vélès, en Macédoine, en septembre 1918. Musée militaire de Belgrade

▼ Colonne de M-28 durant une parade tenue à Banjica, près de Belgrade, le 6 septembre 1930. Coll. Bojan Gajic

LES BLINDÉS DE LA CAVALERIE

Outre ces compagnies, l'Armée yougoslave dispose toujours des deux automitrailleuses rattachées à l'école de Cavalerie de Zemun. Or, des clichés d'époque suggèrent l'existence d'une autre paire d'autoblindées. D'après les archives yougoslaves, ces dernières sont désignées SPA. Mais, à ce jour, nous n'avons pas réussi à identifier le modèle exact de ces véhicules. Ces engins obsolètes, relevant manifestement de l'improvisation, seront retirés du service à la fin de la décennie.

Les deux White sont transférées à l'escadron de véhicules blindés créé en août 1937 au moment de la livraison de huit automoteurs légers Škoda Š-I-d (ou T-32 selon la nomenclature yougoslave) achetés en juin de l'année précédente à la Tchécoslovaquie. Le nouvel escadron participe, au cours des mois suivants, à plusieurs exercices et manœuvres, en particulier celles de Croatie en 1939 et de Torlak-Makis (près de Belgrade) à l'automne 1940. Bien que pleinement satisfaite de l'excellent matériel tchécoslovaque et ayant testé une version améliorée de l'automoteur – le Škoda Š-I-j – en 1939, l'Armée royale ne passe pas de commande supplémentaire. Le développement, l'année suivante, par Škoda du Š-II-a (ou T-12) s'avérera donc inutile…

En 1940, justement, deux camions blindés entrent en service au sein de l'escadron de véhicules blindés, portant le nombre de ses matériels à plus d'une douzaine. Notons qu'en plus de ses automitrailleuses et chars légers, l'école de Cavalerie utilise des camions pour transporter l'infanterie destinée à accompagner les automoteurs, comme l'illustre l'exercice de Torlak-Makis.

▲ Personnels et chars de la compagnie du bataillon blindé stationnée à Sarajevo à la fin des années 1930. Derrière les soldats, neuf de ses dix Renault FT : six armés d'un canon de 37 mm et trois d'une mitrailleuse de 8 mm. Coll. Aleksandar Smiljanic/ Bojan Dimitrijevic

▼ Les deux énigmatiques autoblindées SPA de l'école de Cavalerie de Zemun, qui sont encore en service dans l'Armée royale à la fin des années 1930. Coll. Aleksandar Smiljanic

LE 2e BATAILLON BLINDÉ ET LE COUP D'ÉTAT DE MARS 1941

En avril, l'Armée royale yougoslave opère un bond qualitatif indéniable en réceptionnant, juste avant l'offensive allemande en France, pas moins de 54 chars Renault R35, qui servent à mettre sur pied, le 3 mai, le 2e bataillon blindé stationné à Belgrade. Le jour même, tous les Renault FT et Renault-Kegresse M28 sont rassemblés pour former le 1er bataillon, qui entretient son état-major et sa logistique dans la capitale, ses compagnies étant affectées dans les villes où sont situés les quartiers généraux de trois armées : Sarajevo, Zagreb et Skopje. C'est l'ancien bataillon blindé qui fournit les équipages expérimentés, aide à l'entraînement et aux autres tâches le 2e bataillon à ses débuts. Après sa période de conversion, ce dernier fait ses « premières armes » au cours d'un exercice

▶ Un lieutenant, un sergent-major et un civil (un personnel technique) assis sur un side-car de la compagnie du bataillon blindé encasernée à Sarajevo se font photographier à côté de leurs FT. Les trois engins sont camouflés en trois tons et arborent sur le glacis leur numéro de série français. Coll. Aleksandar Smiljanic/ Bojan Dimitrijevic

▼ L'une des compagnies blindées sur Renault FT lors d'un exercice, quelques mois avant que la Seconde Guerre mondiale ne rattrape le royaume de Yougoslavie. Coll. Aleksandar Smiljanic/ Bojan Dimitrijevic

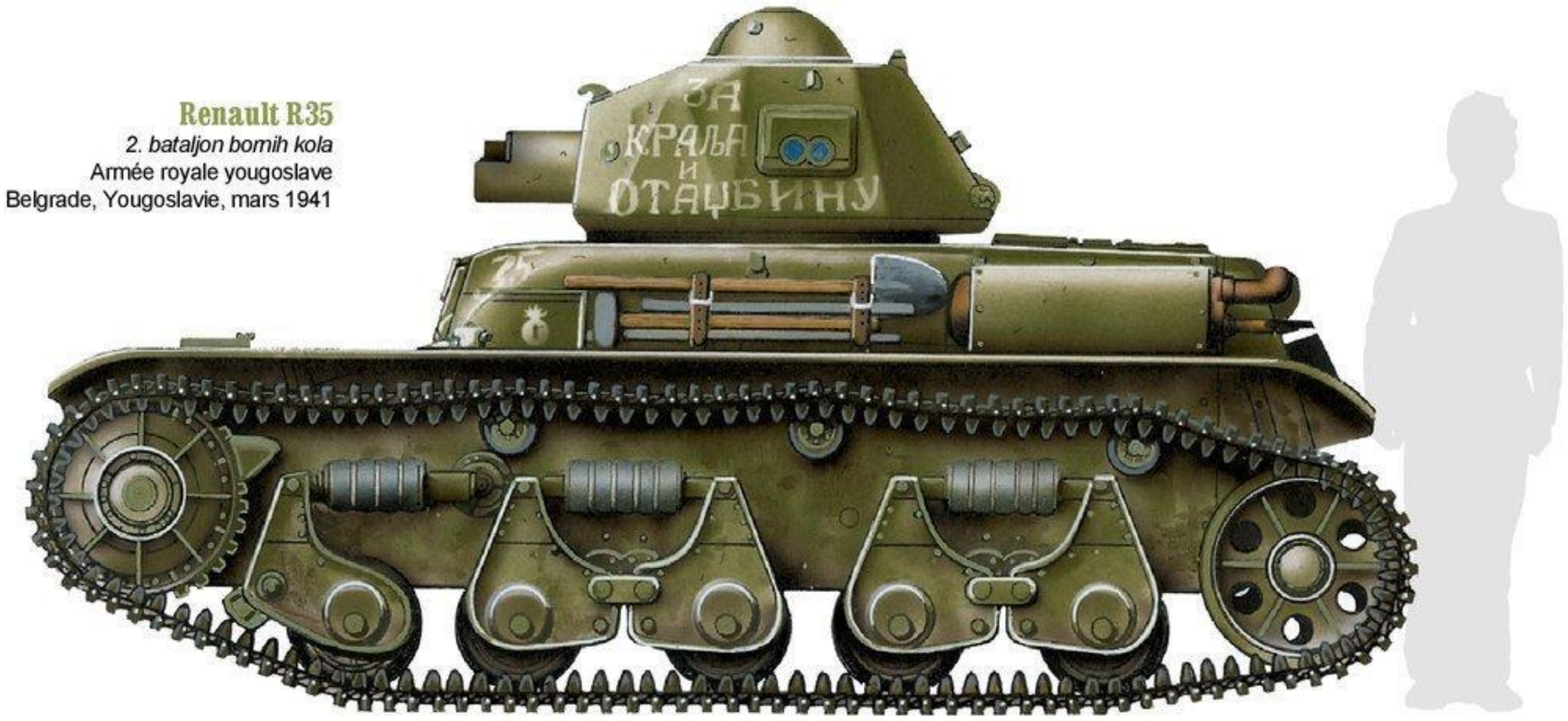
d'ampleur dans les quartiers Sud de Belgrade en septembre 1940, le jeune roi Pierre II – qui n'a pas encore atteint la majorité – passant en revue la nouvelle formation à cette occasion.

Fin 1940, en réaction à l'invasion de la Grèce par l'Armée italienne, une compagnie de R-35 est envoyée en Macédoine afin d'épauler les unités d'infanterie postées à la frontière hellène. Au début de l'année 1941, alors que l'Armée de Mussolini piétine, le royaume de Yougoslavie est le seul État d'Europe méridionale à partager ses frontières avec deux pays de l'Axe – l'Allemagne (*via* l'Autriche) et l'Italie (*via* l'Albanie) –, alliance que rejoignent tour à tour tous les voisins du pays : la Hongrie, la Roumanie et la Bulgarie. Seule la Grèce, qui parvient à enrayer l'avance italienne et à violemment contre-attaquer au cours de l'hiver, se trouve *de facto* dans le camp allié.

L'appartenance de la Yougoslavie à l'Axe ne dure que 36 heures. Après la signature par le gouvernement du prince Paul – le régent – du pacte Tripartite le 25 mars 1941, des éléments de l'Armée (l'aviation et la garnison de la capitale) décident de le renverser et de hisser Pierre II sur le trône.

▶ Automoteur léger Škoda Š-I-d , ou plutôt T-32, lors des grandes manœuvres de Torlak, près de Belgrade, le 9 septembre 1940. Musée militaire de Belgrade

▼ Le franchissement de la Save par un T-32 après l'exercice et la parade du 26 septembre 1940. Musée militaire de Belgrade



Renault R35
2. bataljon bornih kola
Armée royale yougoslave
Belgrade, Yougoslavie, mars 1941

À l'aube du 6 avril 1941, l'Armée allemande entre en Yougoslavie et déclenche un « Blitzkrieg » fulgurant qui débute avec le bombardement de Belgrade par la *Luftwaffe*, raid qui désorganise les instances décisionnelles du pays, mais aussi l'état-major royal, qui entame une retraite, qui ne prendra fin qu'avec la capitulation…

LES BATAILLONS BLINDÉS YOUGOSLAVES DURANT LA CAMPAGNE DES BALKANS

Dès les premières heures du 27, le coup d'État est terminé, et un nouveau cabinet est formé. Les chars du 2e bataillon stationnés à Belgrade ont pris part au putsch ce matin-là en se déployant dans le centre-ville et en barrant l'accès des bâtiments gouvernementaux, entourés par la population saluant le renversement du cabinet du régent ayant à peine une journée et demie fait son allégeance à l'Axe. Vers midi, la colonne d'automoteurs légers Škoda Š-I-d défile dans l'artère principale de Belgrade sous les acclamations des habitants.

Lorsque la nouvelle du coup d'État ayant renversé le régent Paul parvient à Hitler, celui-ci décide de lancer une campagne punitive contre la Yougoslavie qui permettrait également de venir en aide à l'allié italien en grande difficulté à la frontière albano-grecque. Comme l'éventualité d'une intervention en Grèce avait déjà été anticipée par la *Wehrmacht* et que celle-ci se déploie à l'Est en prévision de l'opération « Barbarossa », les unités allemandes ayant déjà pris position en Bulgarie sont diverties pour l'invasion de la Yougoslavie (*Unternehmen 25*), à laquelle ont aussi été invités à participer les alliés du *Reich*, notamment l'Italie et la Hongrie.

En avril 1941, les unités blindées – deux bataillons et un escadron de cavalerie, soit 120 engins, dont seuls les 54 Renault R35 et 8 Škoda Š-I-d peuvent être considérés comme relativement modernes – sont positionnées conformément à leurs missions d'appui à l'infanterie sur plusieurs fronts. Les compagnies du 1er bataillon blindé, avec ses 50 Renault FT et Renault-Kegresse M28, d'une technologie remontant à la Première Guerre mondiale, sont ventilées auprès des QG de quatre armées : à Belgrade, Zagreb, Sarajevo et Skopje. Le 2e bataillon blindé sur Renault R35 se trouve encore dans sa caserne belgradoise la nuit du 5 au 6 avril. Enfin, l'escadron de véhicules blindés de l'école de Cavalerie, avec ses huit Škoda Š-I-d, quelques automitrailleuses obsolètes et camions blindés, est quant à lui à Zemun.

Le 1er bataillon reçoit l'ordre d'appuyer les opérations des quatre armées auprès desquelles ses compagnies sont rattachées. Son état-major et sa compagnie de soutien quittent Belgrade et rejoignent Velika Plana afin d'épauler les unités tentant d'organiser la défense de la Serbie centrale. Là, ils doivent attendre l'arrivée des compagnies de chars et gagner le sud de la province afin de s'opposer à l'avance de la *Wehrmacht*. Cependant, celles-ci ont leurs propres itinéraires et n'arrivent pas à l'heure prévue ; or, l'état-major de bataillon reçoit bientôt des renseignements l'informant de l'avance rapide des unités allemandes venant de Bulgarie et décide de décrocher vers l'ouest de la Serbie et de la Bosnie, où la plupart des éléments de son bataillon seront capturés.

La première compagnie de chars à connaître le baptême du feu est celle placée sous les ordres de la 3e armée à Skopje. Le 7 avril, ses Renault quittent la capitale macédonienne et se heurtent durement sur la route Strumica–Valandovo aux colonnes mécanisées allemandes parties de Bulgarie, subissant à la fois le feu des *Panzer* et celui des *Stuka*. Malgré de lourdes pertes, la compagnie parvient à passer la frontière grecque avec quatre de ses chars le lendemain.

UNITÉS BLINDÉES DE L'ARMÉE ROYALE YOUGOSLAVE DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

NOM	PÉRIODE	MODÈLE EN DOTATION
Bataljon bornih kola (bataillon blindé)	1936-1940	Renault FT Renault-Kegresse M28
Eskadron bornih kola Konjičke škole (escadron de véhicules blindés de l'école de Cavalerie)	1937-1941	Škoda Š-I-d, SPA, Berliet-White, camions blindés
1. bataljon bornih kola (1er bataillon blindé)	1940-1941	Renault FT, Renault-Kegresse M28
2. bataljon bornih kola (2e bataillon blindé)	1940-1941	Renault R35

▶ Un Renault FT détruit du 1er bataillon photographié le 13 avril 1941 dans l'est de la Macédoine. Il s'agit de l'un des engins de la compagnie rattachée à la 3e armée à Skopje, qui se heurte aux pointes allemandes le 7 avril. Coll. Dinko Predoević

◣ Durant le coup d'État du 27 mars 1941, le Renault R35 n° 5 est stationné à un carrefour belgradois afin d'interdire l'approche des bâtiments gouvernementaux et du palais royal. Beograd koga više nema

Après deux jours de retraite et d'accrochages, elle est dissoute dans le secteur de la ville hellène de Flórina. Les engins sont abandonnés, leurs tankistes poursuivant à pied. Des clichés montrent plusieurs FT et M-28 de cette compagnie détruits sur le front macédonien.

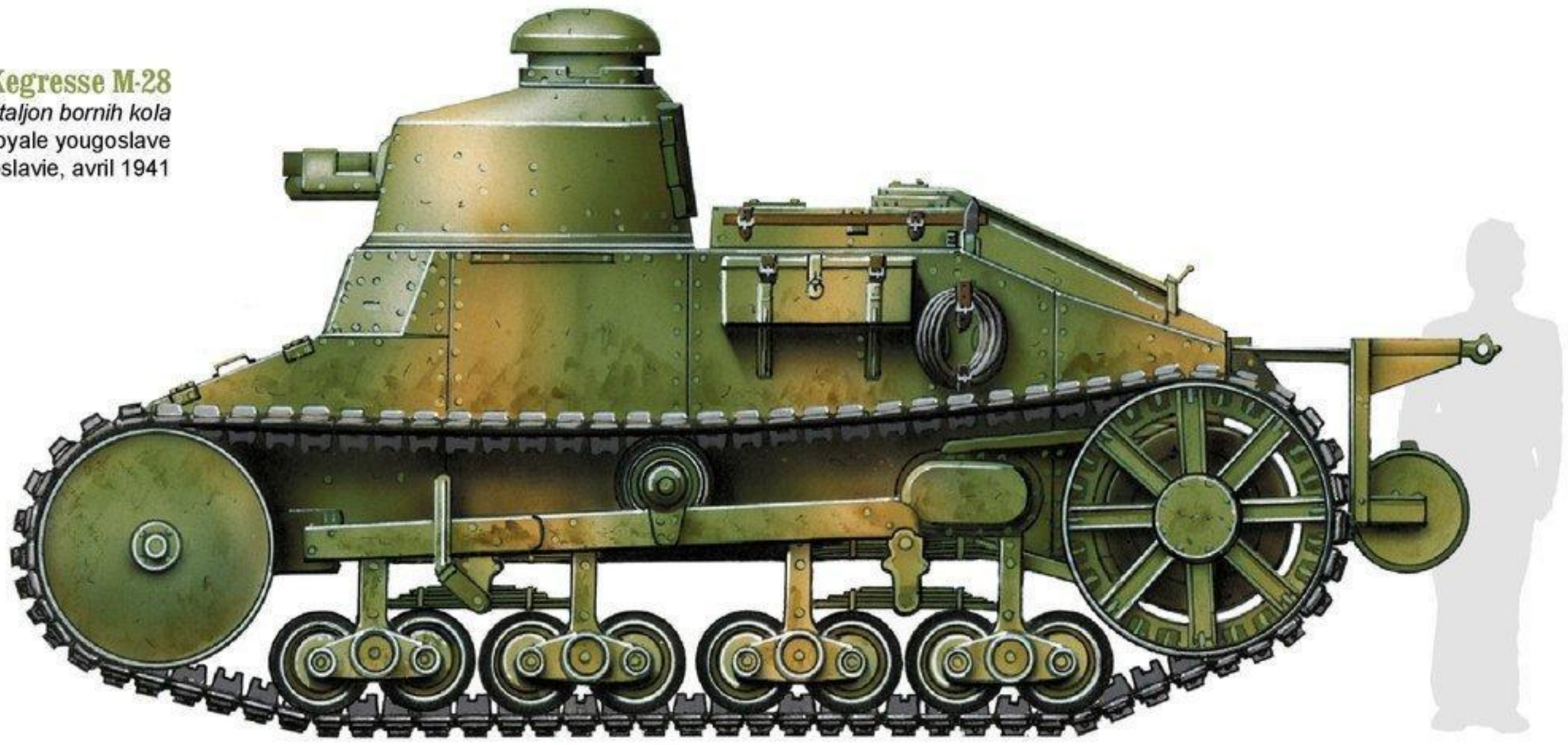
Son homologue, stationnée à Sarajevo sous le commandement de la 2e armée, est transférée par train à Arandjelovac, en Serbie centrale, le 9 avril. Elle mène des combats acharnés autour du village de Natalinci deux jours plus tard, où la plupart de ses FT et M-28 sont incendiés et/ou capturés. Mais la poussée de la *Wehrmacht* est irrésistible, et la compagnie, à court d'essence et confrontée à bien des difficultés, retraite vers l'ouest de la Serbie après avoir abandonné le reste de son parc dans l'intention de rallier l'état-major d'armée à Sarajevo, mais la capitulation du pays le 17 avril met fin à son épopée.

Enfin, la compagnie de chars de Zagreb ne prend part à aucun combat, à moins qu'elle n'ait été transférée ailleurs juste avant l'invasion allemande. Les détails quant à son sort restent lacunaires. L'État indépendant de Croatie a été proclamé par les Oustachis d'Ante Pavelic le 10 avril, avant l'entrée de la *14. Panzer-Division* à Zagreb. Si les Renault étaient encore parqués dans leur caserne de la capitale croate, il est fort probable qu'ils aient été capturés par les Allemands. Du reste, un FT y sera photographié aux mains de l'Armée croate deux mois plus tard…

Le 2e bataillon blindé ne connaît pas un meilleur sort, même s'il a réussi à quitter son casernement belgradois juste avant le bombardement de la *Luftwaffe* sur la capitale. Il reçoit son ordre de transfert en Slavonie par train afin d'y appuyer les troupes du 2e groupe d'armées, à l'exception de l'une de ses compagnies, divertie auprès de la 3e armée à Skopje à l'automne 1940. Celle-ci, mise en alerte dès le 27 mars 1941, est déployée dans l'est de la Macédoine le 6 avril et s'oppose, avec l'infanterie yougoslave, aux colonnes allemandes venues de Bulgarie. Elle mène des combats acharnés à l'aube du 7 à Chtip contre l'avant-garde du *SS-Regiment (mot.)* « Leibstandarte SS Adolf Hitler », puis retraite sur la rive gauche du Vardar, avant d'être détruite le jour même au cours de durs combats près de la ville de Vélès. Des photos montrant les carcasses de ses Renault R35 ont été prises.

En route vers la Slavonie, le reste du 2e bataillon assiste à la dislocation des unités de l'Armée royale en route vers le front dans la ville de Djakovo les 9 et 10 avril. Ce spectacle a un effet moral désastreux sur les tankistes yougoslaves, d'autant que les nationalistes croates, les Oustachis soutenus et financés de longue date par l'Italie fasciste, proclament l'indépendance de la Croatie, contribuant davantage au chaos ambiant. La province est en rébellion, et les Oustachis tendent des embuscades.

Renault-Kegresse M-28
1. bataljon bornih kola
Armée royale yougoslave
Natalinci, Yougoslavie, avril 1941



1

Le lendemain, le 2e bataillon traverse le fleuve Save et rejoint la 2e armée dans le nord de la Bosnie. À partir du 13 avril, les équipages et les R35 de l'unité sont utilisés pour la formation *ad hoc* de « détachements rapides », des groupes de combat motorisés de la taille d'une compagnie, qui sont dirigés vers plusieurs villes du nord de la province tombées aux mains des Oustachis. Les détachements rapides ont pour mission de reprendre le contrôle de ces localités. L'un d'eux, comprenant un peloton de chars et plus de dix véhicules, commandé par le colonel Dragoljub Mihailović, officier promis à un grand avenir, doit durement batailler pour chasser les rebelles croates de la ville de Derventa le 14 avril. Le détachement se porte ensuite vers Brod, sur la Save, mais il est ensuite contraint de rebrousser chemin vers le sud en raison de la poussée de la *Wehrmacht*.
Les autres détachements sont engagés contre la *14. Panzer-Division*, et la plupart de leurs chars détruits au cours de ces combats inégaux, les autres étant laissés sur les routes de Bosnie centrale au moment où la capitulation est annoncée le 15 avril. Celui de « Draza » Mihailović abandonne ses R35 (ces blindés seront capturés par les Allemands, sauf un qui le sera par les Croates) et ses véhicules dans le secteur de Doboj et poursuit à pied, atteignant le centre de la Serbie à la mi-mai 1941, où il va constituer le noyau de la résistance royaliste : l'Armée yougoslave dans la patrie, c'est-à-dire les Tchetniks.

LA CAMPAGNE DES AUTRES UNITÉS BLINDÉES YOUGOSLAVES

L'escadron de véhicules blindés de l'école de Cavalerie, avec ses huit Škoda Š-I-d, ses antiques automitrailleuses et ses camions blindés, demeure pour sa part à Belgrade avec la mission d'y défendre la base aérienne. Mais le 10 avril, quatre jours après l'invasion de l'Axe, l'unité reçoit l'ordre de quitter la capitale pour la Serbie centrale, sans mission spécifique, avec pour seule instruction de se placer sous le commandement de la plus haute autorité rencontrée en chemin. C'est dire la désorganisation et l'indécision qui règnent aux plus hauts échelons de l'Armée royale ! C'est au final la 6e armée qui hérite de l'escadron et qui lui attribue la mission d'engager l'ennemi venant de Bulgarie. Le 11 avril, l'unité de l'école de Cavalerie livre combat contre des blindés de l'avant-garde allemande du côté de Topola, à 80 km au sud de Belgrade. Plusieurs de ses machines sont détruites et des tankistes tués, notamment le commandant de l'escadron, le capitaine Radović. Les autres engins sont abandonnés et capturés le long de la route Belgrade–Topola, deux automoteurs légers Škoda Š-I-d étant immédiatement réutilisés par la *11. Panzer-Division*.

2

3

4

1 Soldats de la *Wehrmacht* inspectant le Renault R35 n° 4971 (du 2e bataillon) tombé entre leurs mains, quelque part dans le nord de la Bosnie. Coll. Dinko Predoević

2 Cliché pris lors de l'exercice de Torlak de septembre 1940 et montrant des R35 en pleine action. Sur la tourelle est peint un numéro tactique logé dans un triangle. Musée militaire de Belgrade

3 Après l'exercice de Torlak, une parade est organisée. Ici, une colonne de sept R35, marqués d'une bande blanche sur la tourelle. Musée militaire de Belgrade

4 Infanterie motorisée à l'exercice près de Belgrade en septembre 1940. Les camions sont des SPA 38 et la voiture de commandement une Fiat 508CM, matériel d'origine italienne. L'inscription sur la porte du camion indique sa classe (3 t) et sa charge maximale (2,5 t). Les fantassins sont coiffés du casque austro-hongrois, prouvant leur appartenance à la Cavalerie, tout comme les Škoda Š-I-d. Musée militaire de Belgrade

Škoda Š-I-d (T-32)
Eskadron bornih kola Konjičke škole
Armée royale yougoslave
Topola, Yougoslavie, avril 1941

VERS LE BEUTE...

Récupérant plusieurs dizaines de blindés yougoslaves au cours de son offensive, la *Wehrmacht* met sur pied trois *Stäbe* (états-majors) chargés de rassembler les engins capturés, abandonnés ou détruits. Au début de l'été 1941, 78 chars et blindés ont ainsi été collectés, soit les deux tiers en service au sein de l'Armée royale avant l'invasion. Le tiers des engins restants, soit une quarantaine, comprend les véhicules jugés irrécupérables par l'occupant.

L'opération « Barbarossa », déclenchée le 22 juin 1941 par la *Wehrmacht*, se traduit par une dégradation de la situation militaire dans les Balkans, et en particulier en Yougoslavie, à l'initiative des partisans communistes de Tito et des Tchetniks de Mihailović. Les autorités allemandes sur place envoient donc la *Führungs-Gruppe* (groupe de commandement) de la *Panzer-Kompanie z.b.V. 12* à Belgrade afin de prendre en compte le matériel ex-yougoslave, plusieurs de ces blindés ayant déjà été retapés et reconditionnés par la *Hermann Göring Werke* récemment installée à Mladenovac. Dès septembre 1941, la *Panzer-Kompanie z.b.V. 12* est fin prête au combat en Serbie, ses pelotons étant ventilés auprès des *Infanterie-Divisionen* tenant garnison dans le pays. Les chars yougoslaves sont donc de nouveau au feu, mais aux mains d'un autre propriétaire et pour un autre type de mission : la lutte anti-partisans...■

▼ Blindés yougoslaves capturés par les Allemands en Serbie au printemps 1941. Sur ce cliché, l'on comptabilise pas moins de 16 Renault FT et Renault-Kegresse M-28, 5 Renault R35 et 1 Škoda Š-I-d. Les numéros de série 4996 et 4992 des R35 du premier plan sont parfaitement visibles. Notez l'insigne tactique allemand peint sur certaines tourelles.
Coll. Vladimir Spasić collection via D. Predoević

Un Combat oublié de la division blindée «Ariete»

LE CARREFOUR DES PISTES BIR HAKEIM ET CAPUZZO (10 JUIN 1942)

Dans les historiques officiels italien et britannique, la narration des combats du mercredi 10 juin 1942 autour du carrefour des pistes Bir Hakeim-Capuzzo est soit réduite à la portion congrue pour la première, soit inexistante pour la seconde. Dans les faits, les actions accomplies par la *132ª Divisione Corazzata* « Ariete » lors de cette journée méritent que l'on s'y attarde. En effet, l'analyse de la documentation et des témoignages qui concernent cet épisode prouve que la situation affrontée par la division italienne est particulièrement complexe et délicate.

Par **Enzo Mosolo** *(avec l'aimable autorisation du magazine Storia Militare)*
Traduction et adaptation de **David Zambon**

Profils couleurs : © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

L'opération « Venezia », qui donne lieu à la bataille de Gazala, est déclenchée par le *Generaloberst* Erwin Rommel le soir du 26 mai 1942. Alors que les *X* et *XXI Corpi d'Armata* fixent la ligne « Gazala », le *Deutsches Afrika-Korps* et le *XX Corpo d'Armata* (rassemblant les divisions « Ariete » et « Trieste ») exécutent un mouvement tournant au sud du verrou de Bir Hakeim. Adossées à un important champ de mines, les divisions italo-allemandes butent dans leur remontée vers le nord sur une série de *boxes* défensifs, les plus âprement défendus étant ceux de Bir Hakeim et de « Knightsbridge », respectivement tenus par les Forces françaises libres (FFL) et la *7th Armoured Division*…

◀ Le *Generale di Corpo d'Armata* Ettore Baldassare (au centre portant des lunettes), commandant du *XX Corpo d'Armata*, examine un *Semovente M40 da 75/18* de la division « Ariete » dont le frein de bouche est doté d'une protection contre le sable. Le premier homme à droite est le *Capitano* Riccardo Viglietti, commandant du *V Gruppo semoventi* du *132° Reggimento Artiglieria*.
Coll. Sanvitale

LES FORCES EN PRÉSENCE

Au soir du 9 juin 1942, sur la zone située à cheval du carrefour Trigh Bir Hakeim – Trigh Capuzzo, les Britanniques disposent des unités suivantes :

• À « Knightsbridge » :

- Une garnison composée de quatre compagnies d'infanterie (3 des *Coldstream Guards* et 1 des *Scots Guards)*, 16 canons de *25-Pdr*, 32 pièces antichars de *6-Pdr* et 4 canons antiaériens de *3.7-inch* (utilisés dans un rôle antichar). - La *2nd Armoured Brigade* (*Major General* R. Briggs), placée légèrement plus au nord de la position. Elle est articulée autour des éléments suivants : QG de la brigade, *Queen's Bays* (*2nd Dragoon Guards*), *9th Lancers*, *10th Hussars*, *1st Battalion/The Rifle Brigade*, *11th Royal Horse Artillery Regiment* (*RHA*), des unités antichars et antiaériennes.

[1] WO169/4479 Queen's Bays War Diary – 8.6.1942.

[2] Ibidem. Le transfert a lieu le 8 juin.

▼ Char américain M3 Grant des *Scots Greys*, qui terminent alors leur entraînement à l'arrière du front. La *7th Armoured Division* est équipée de la sorte face à l'« Ariete ».
AWM

À la suite des fortes pertes subies par la *2nd Armoured Brigade* le 9 juin, les seuls blindés opérationnels sont ceux du *Queen's Bays*, répartis au sein du *Squadron B* du *Major* Weld (né de la fusion des *Squadrons A* et *B*), du *Squadron C* du *Major* Streeter, d'un *Squadron* du *8th Hussars* obtenu en renfort le 8 juin (*Major* Harbord) et d'un *Squadron* du *4th Hussars* (*Major* Knight), lui aussi arrivé en renfort le 9 juin [1], soit un total de 7 chars Stuart, 17 Grant et 25 Crusader.

• À l'ouest de Trigh Bir Hakeim :

- La *4th Armoured Brigade* (*Brigadier General* Gatehouse), composée, à la date du 25 mai 1942, du QG de la brigade, du *3rd Royal Tank Regiment* (*RTR*), du *5th RTR,* du *1st Battalion/King's Royal Rifle Corps*, du *1st Royal Horse Artillery Regiment RHA*, de la *ZZ Antitank Battery*, du *1 Troop/171st LAA Battery* et du *1 Troop/ 4th Field Sqn. Royal Engineers*.
- Le 1er juin, Gatehouse reçoit le renfort de la *1st Armoured Brigade*, avec le *1st RTR* du *Lieutenant-Colonel* F. Brown (3 *Squadrons*) et le *6th RTR* du *Lieutenant-Colonel* Liardet (3 *Squadrons* auxquels s'agrège un escadron de Stuart du *3rd RTR* [2]).
- *4th Armoured Brigade* bénéficie probablement de l'appui du *67th Medium Regiment Royal Artillery* pour le tir de contrebatterie, avec 16 pièces de *4.5-inch.*

À 18 heures, ce 9 juin, la *4th Armoured Brigade* aligne ainsi 60 chars lourds Grant et 44 chars légers Stuart [3].
En face, la *132ª Divisione Corazzata* « Ariete » du *Generale di Divisione* Giuseppe De Stefanis est quant à elle déployée au sud de Trigh Capuzzo et à l'est de Trigh Bir Hakeim. Le 9 juin, ses positions sont remaniées par le commandement de division, adoptant une organisation semi-circulaire pour parer d'éventuelles attaques provenant du nord-est, de l'est et du sud-est. La division est constituée du *132° Reggimento Carri*, commandé par le *Tenente Colonnello* Maretti, avec les *VIII*, *IX* et *X Battaglioni Carri*, soit 56 M13/40 et M14/41 seulement [4]. Elle compte aussi le *8° Reggimento Bersaglieri* du *Colonnello* Gherardini (*V* et *XII Btg.*) et le *132° Reggimento Artiglieria* (*Maggiore* Pasqualini). L'organigramme de ce dernier comprend les *I* et *II Gruppi* da *75/27-06*, le *III Gruppo da 105/28*, le *IV Gruppo autocannoni da 90/53* du *Maggiore* Polon, le *V Gruppo da 88/55* du *Capitano* Jori (*13ª* et *14ª Batterie*) sur 6 pièces (deux ont été détruites le 30 mai à Dar el-Aslagh), le *V Gruppo semoventi da 75/18* du *Capitano* Viglietti et son jumeau, le *VI Gruppo semoventi,* aux ordres du *Capitano* Caputo. En outre, il semble qu'un groupe de canons de 100/17, appartenant probablement au *1° Reggimento Artiglieria Celere*, soit placé en renfort [5].

▲ Un chef de char M13/40 ou M14/41 du *132° Reggimento Carri*, commandé par le *Tenente Colonnello* Enrico Maretti. Le 10 juin, c'est ce régiment qui déplore les pertes les plus sensibles, avec 9 tués.
USSME

LES BRITANNIQUES ATTAQUENT !

La *4th Armoured Brigade* constitue la colonne PRIMROSE [6], destinée à soulager les FFL assiégées à Bir Hakeim. Dans la journée du 9 juin, le *6th RTR* reçoit l'ordre de faire mouvement afin de trouver une position favorable d'où pilonner le secteur de Trigh Bir Hakeim. En effet, la reconnaissance indique que 35 chars italiens M13/40 se trouvent au sud de « Knightsbridge ». Tout au long de la journée, le *6th RTR* reste en observation, et quelques cibles sont engagées à longue distance grâce à l'intervention d'une batterie du *RHA* qui échange de nombreuses salves avec l'artillerie transalpine de la zone d'El-Aslagh. Le régiment blindé britannique maintient sa position et commence à se retirer lentement en fin d'après-midi, à la faveur de l'obscurité, sur une aire de bivouac située à 10 km environ au sud-est du carrefour. Dans le même temps, le *Squadron A* s'agrège au *6th RTR*, tandis que l'escadron du *3rd RTR* retourne à son unité mère [7]. Vers 17 heures, ordre est donné au *1st RTR* de ne pas poursuivre sa route, mais de se

[3] WO201/404 Operations : telegrams and reports

[4] AUSSME Faldone 390. Diario Storico del *XX Corpo d'Armata*. 10.6.1942. Annexe 8/10. À 20h50, les pertes de la division sont transmises au commandement supérieur. L'« Ariete » disposait de 177 chars le 26 mai et en perd 102 jusqu'au 6 juin. Entre le 7 et le 9 juin, elle en perd 19 autres. Ainsi, 56 sont disponibles le 10 juin.

[5] VICINI, *L'8° Bersaglieri e la guerra in A.S.*, 1977, p. 297.

▶ Un canon de 88/55 de la *14ª Batteria* du *V Gruppo* a subi des avaries au combat et doit être réparé. Le premier homme à gauche est le *Sottotenente* Plinio Isola, commandant de la batterie.
USSME

tenir prêt à affronter une attaque blindée ennemie, qui, finalement, ne se manifeste pas. Le régiment se retire alors sur l'aire de bivouac prévue, à quelques kilomètres de celle du *6th RTR*. Le 10, la *4th Armoured Brigade* est envoyée conquérir une hauteur située au sud-ouest de « Knightsbridge » et, ce faisant, la débarrasser des chars ennemis qui s'y trouvent. Le *6th RTR* est placé à droite du front d'attaque et le *1st RTR* à gauche, tandis que la *2nd Armoured Brigade* mène elle aussi l'assaut depuis le nord-est, mais pour faire diversion uniquement. À l'aube du 10 juin, les éléments du *132° Reggimento Carri* sont disposés afin de former un ample arc de cercle dans le quadrant Sud-Ouest du carrefour, avec, en son point le plus occidental, la 2e compagnie du *VIII Battaglione Carri* (*Tenente* Boggia), face au nord en direction de Trigh Capuzzo. Les chars de deux autres bataillons italiens (à l'exception de la 3e compagnie du *VIII Battaglione* du *Tenente* Fassone, en réserve) sont regroupés avec les canons automoteurs des *V* et *VI Gruppi* sur un axe est – sud-est – sud. Dans sa relation, le *Tenente Colonnello* Maretti rapporte : « L'ennemi, qui est parvenu à s'infiltrer le 8 juin sur quelques kilomètres depuis le nord sur le Trigh Capuzzo, profitant de l'espace existant entre les chars et le *V Battaglione* de *Bersaglieri*, nous fait front dans la zone du Marabout de la cote 158 et à l'est de Trigh Hakeim. » [8] Suite à ce mouvement britannique, les Italiens décident de placer une pièce de 88/55 (dénomination des *Flak* de *8,8cm* achetés par l'Italie à l'Allemagne en 1939) du *V Gruppo* sur un avant-poste situé à quelques kilomètres en avant, soit directement sur la ligne tenue par les *Bersaglieri* [9]. Le 9 juin, le commandant en second de la *14ª Batteria*, le *Sottotenente* Pistoja, effectue une reconnaissance avec le *Sergente* Zangrossi afin de réaliser les relevés nécessaires ; mais la haute silhouette du camion Lancia 3Ro ne passe pas inaperçue et attire aussitôt quelques salves d'artillerie qui blessent trois hommes. Intact malgré la destruction de son camion tracteur, le canon de 88/55 en question, récemment révisé, est placé sur une plate-forme, et un char M13/40 est assigné à l'officier en tant qu'observatoire avancé. La division « Ariete » a désormais pour mission de maintenir ses positions dans une attitude purement défensive.

[6] WO201/404 Operations : telegrams and reports. Cette colonne PRIMROSE comprend le *3rd/5thRTR* (16 Grant et 16 Stuart), une batterie du *RHA*, un *Squadron 13 L. Armoured/Close Support* et une compagnie du *1st KRRC*).

[7] WO169/4509 6th RTR War Diary. 9.6.1942.

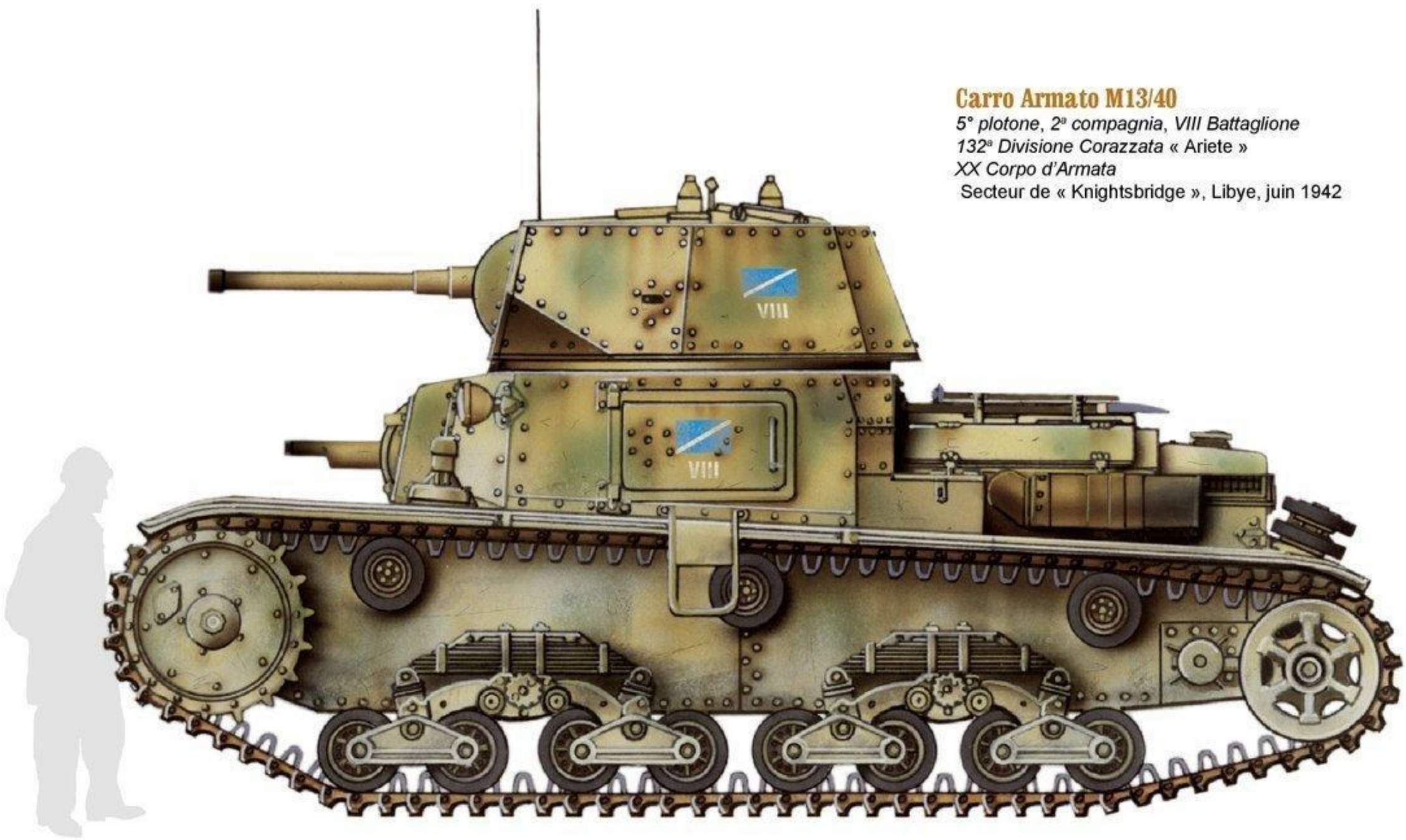
[8] AUSSME L14. Faldone 38 : Relazione Maretti.

[9] Journal du *Sottotenente* Perretta. 10.6.1942.

[10] La *4th Armoured Brigade* dispose de 104 chars (60 Grant et 44 Stuart), dont 16 Grant et 16 Stuart sont en dotation au *3rd/5th RTR*, les *1st* et *6th RTR* ayant 20 Grant et 16 Stuart chacun (2 Stuart et 4 Grant en réparation), les 24 Grant et 12 Stuart restants se trouvant au sein de l'état-major de brigade et du *6th RTR*.

LE CARNAGE DU « 88 » DE ZANGROSSI

La nuit se passe sans encombre, en dépit de l'humidité qui nuit au repos des hommes. Le soleil se lève à 05h17 exactement, et, moins de deux heures plus tard, la température atteint déjà les 24° C.
Côté britannique, le *Queen's Bays* bivouaque dans la zone de Maargus Er Rigel, quelques kilomètres au nord de « Knightsbridge » ; au petit matin, il envoie les chars Grant du *Squadron C* vers le sud afin de mener une attaque de diversion. À 6 heures, en revanche, deux patrouilles du *Squadron A* du *6th RTR* effectuent une reconnaissance sur les positions occupées la veille, tandis que les artilleries antagonistes entreprennent un duel qui se prolonge dans la matinée. Une heure plus tard, le dispositif de l'« Ariete » est attaqué pendant soixante minutes, probablement par le *Squadron C* du *Queen's Bays* qui suspend son assaut justement au même moment, c'est-à-dire à 08h00. Dans le même temps, les *1st* et *6th RTR* font mouvement pour rejoindre la ligne de départ de l'attaque : leurs effectifs sont d'environ 70 chars de combat répartis en deux groupes de 30-35 engins chacun [10]. La marche d'approche s'effectue sur un axe sud-est – nord-ouest, avec le *6th RTR* couvrant le flanc droit, tandis que le *1st RTR* couvre le flanc gauche.
Mais l'attaque anglaise est retardée d'une heure en raison de l'action de reconnaissance des Stuart. Après une préparation d'artillerie de plus de deux heures, les blindés britanniques attaquent la ligne du *132° Reggimento Carri* à 08h40 et accrochent la 2e compagnie du *VIII Battaglione*.



Carro Armato M13/40
5° plotone, *2ª compagnia*, *VIII Battaglione*
132ª Divisione Corazzata « Ariete »
XX Corpo d'Armata
Secteur de « Knightsbridge », Libye, juin 1942

▲ Pointeur, pourvoyeur et tireur d'un « elefantino » (surnom donné au canon antichar 47/32) en action. USSME

▼ Batterie de canons de 88/55 en action. Les pièces italiennes se distinguent de leurs homologues allemandes par l'absence de bouclier de protection. Pendant la bataille de Gazala, huit canons sont répartis dans les deux batteries du *V Gruppo*, assigné en renfort au *132° Reggimento Artiglieria* de la division blindée « Ariete » depuis le 21 mai 1942. USSME

Pour autant, cette action demeure secondaire. En effet, alors que les Anglais, qui utilisent une grande quantité de fumigènes, allongent le tir, un deuxième échelon de blindés quitte le couvert de la cote 158 ; il est composé de Grant et de Stuart, ces derniers, agiles et rapides, avançant sur les côtés.
Ils butent directement contre les chars italiens, qui, avec l'aide des *Semoventi*, tuent dans l'œuf toute tentative de débordement, contraignant ainsi les lourds Grant à défiler en ligne oblique et à exposer leurs flancs, plus vulnérables.
À 09h00, le *6th RTR* tombe aussitôt sous le feu des chars et des canons antichars italiens. Le régiment est articulé comme suit : le *Squadron C* à gauche (*Major* Coulson), le *Squadron B* à droite (*Major* Caley) et le *Squadron A* (*Major* Pettman) assurant la sécurité des flancs. Depuis les positions antichars du *V Battaglione Bersaglieri*, on observe « un nuage de poussière peu sympathique [11] ».
Le commandant en second de la *14ª Batteria* donne l'alerte, tandis que les obus de l'artillerie britannique pleuvent sur les positions. Les chars italiens M13/40 et M14/41 interviennent alors en ouvrant un feu cadencé et en exécutant un mouvement d'avant en arrière afin de s'offrir moins longuement à l'ennemi, les premières silhouettes de *Tanks* faisant leur apparition au milieu de la poussière. Dix minutes plus tard, le *Squadron C* pousse vers l'avant afin d'engager les Italiens, dont l'un des véhicules prend feu. À droite de la ligne de front des antichars, les chars M reculent jusqu'à 200 mètres des positions défensives, occultant ainsi le pointage des canons 88/55 contre les Grant, tandis que les Stuart, dont la silhouette est plus basse, passent en double file devant les *Bersaglieri*. La pièce de 88 mm du *Sergente* Zangrossi tire deux obus traçants coup sur coup, mais ils s'avèrent trop longs. La visée est rectifiée par les servants pour les six tirs suivants : un premier char ennemi prend feu, puis un second et un troisième sont immobilisés. Il est 09h40, et les Anglais sont pressés sur leur flanc

droit par ce qu'ils pensent être une batterie entière de canons de 88 ; deux Grant, appartenant probablement au *Squadron C*, sont hors de combat, les survivants n'ayant d'autre choix que de se retirer.

Tandis que les blindés italiens se sont organisés en deux demi-cercles, la pièce de Zangrossi prend pour cible une autre formation blindée. Le feu se prolonge par intermittence, car le canon a été repéré, et les chars adverses l'arrosent à la mitrailleuse, blessant l'*Artigliere* Vasile. Mais les servants italiens ne faiblissent pas : un *Tank* prend feu, puis deux autres. Au cours des dix minutes qui suivent, un Grant et un Stuart sont détruits, tandis qu'un char italien est touché. Mais le feu précis et intense du canon de 88/55 contraint le *6th RTR* à la retraite, sous les tirs protecteurs d'une batterie du *RHA*. Même les canons de 47/32 des *Bersaglieri* concourent efficacement à stopper la progression des chars anglais grâce à l'habileté de leurs pointeurs, en particulier le *Caporal Maggiore* Baldan et les *Bersaglieri* Buldini et Benassi. Il n'en reste pas moins que le bataillon transalpin déplore un tué et deux blessés. Le *Capitano* De Serventi, responsable du secteur, reçoit la confirmation du mouvement de retraite des blindés ennemis. Alors que la situation se normalise sur le front du *V Bersaglieri*, le *6th RTR*, en phase de repli, doit expédier le *Squadron C* en appui du *1st RTR* qui fait face à une attaque ennemie. En effet, le *1st RTR* progresse à gauche du dispositif britannique avec le *Squadron A* en tête, qui a pour mission de protéger le front et le flanc gauche du régiment, suivi du *Squadron C*, de l'état-major du régiment, du *Squadron B* et d'une batterie du *1st RHA*. Les Stuart du *Squadron A* exécutent un mouvement anticipé afin de rejoindre un point de repère à hauteur de la piste Hakeim, mais ils essuient un tir efficace provenant du sud-ouest de la part de quatre *Panzer III* allemands postés près de Bir el-Hamat, à une distance de 2 300 mètres. Le *Squadron A* se met lui aussi en route, adoptant une formation de reconnaissance afin d'identifier l'ennemi, lorsqu'il est pris sous le feu nourri et précis des éléments de la division « Ariete », qui détruisent deux Stuart et en immobilisent cinq autres. Le *Squadron C* est prévenu de cette situation et se déplace en conséquence sur la gauche afin de protéger le flanc du régiment exposé au feu adverse. Mais en effectuant cette correction, les chars perdent leur alignement, et cinq Grant seulement parviennent sur la ligne de front. Le char du *Major* Benzie, commandant de l'escadron, est victime d'avaries mécaniques, tandis que les autres essuient un feu d'enfer provenant des positions de l'« Ariete », qui cause la destruction de trois d'entre eux : le Grant du *Sergeant* Weller est touché, prend feu puis se désintègre ; peu après, un autre sur la droite (probablement celui du *2nd Lieutenant* Hayter) reçoit un coup direct et explose, ne laissant apparemment aucun survivant ; un dernier Grant, touché par un antichar, est évacué.

Benzie sollicite alors l'intervention du *Squadron B*, mais ce dernier ne possède pas une connaissance exacte des positions ennemies et décide de stopper sa progression.

▲ Char Grant totalement détruit par une explosion interne. Des soldats italiens examinent les restes de l'engin. Lors des combats du 10 juin 1942, 12 Grant sont détruits et autant sont endommagés.
USSME

[11] BRIGNOLI, Voloire, 2000, p. 131.

▼ Ce char Grant a été déchenillé et a visiblement brûlé, puisque toutes les parties en caoutchouc sont carbonisées.
Coll. Mosolo

▲ Un M3 Grant, pulvérisé par un canon de 88 italien devant les lignes de l'« Ariete », finit de se consumer. L'insigne des « Rats du désert » est visible à l'arrière de la caisse du char.
AMC # R00412-16

Ce faisant, il est immédiatement encadré par le tir croisé des Italiens [12]. Le commandant du *Squadron B*, le *Major* Bouverine-Brine, devait rapporter plus tard : « Je n'ai pas vu d'où provenaient exactement ces tirs, mais j'ai vu 8 chars allemands *Mark III [Panzer III]* à environ 800 yards en face de moi. Je suis cependant certain de ne pas les avoir vu tirer. » Toujours est-il que quatre chars Grant sont détruits (ceux des *Captain* Ganes, *Lieutenant* Sproul, *Sergeant* Harry et *Sergeant* Shinnie), tandis que trois autres battent en retraite à toute vitesse. Il est important de souligner que l'artillerie des *21.* et *15. Panzer-Divisionen* concourt à contenir l'attaque des régiments blindés britanniques, tandis que la *1. Kompanie* du *Panzer-Regiment 8* effectue une action incisive, *a priori* sans subir de perte, contre le *Squadron B* du *1st RTR*. Le *Sottotenente* Pistoja signale au commandant de secteur avoir observé six chars incendiés et un autre immobilisé, mais ce sont finalement six chars détruits et deux autres immobilisés qui sont attribués aux servants de la pièce de 88/55, tous proposés pour la *Medaglia di Bronzo al Valor Militare*.

LA *4TH ARMOURED BRIGADE* JETTE L'ÉPONGE

Vers 11h00, une patrouille du *Squadron A* du *6th RTR* est envoyée inspecter le terrain où les Grant sont en train de brûler afin de retrouver d'éventuels survivants, mais elle s'en éloigne rapidement en raison du feu des antichars italiens. En effet, alors que le commandant en second de la *14ª Batteria* rejoint sa pièce après avoir fait son rapport, deux automitrailleuses anglaises se présentent à proximité des Grant détruits ; elles ne tardent pas à détaler, encadrées par des obus de 88 mm !

L'attaque britannique prend fin à 11h30. La ligne de défense italienne a finalement raison de l'adversaire en brisant une action offensive d'envergure, tant par le volume de feu de l'artillerie que par les moyens blindés utilisés. En début d'après-midi, des tankistes anglais parviennent à rejoindre les lignes du *6th RTR* et rapportent au commandement de régiment que l'infanterie italienne a fait en sorte de détruire les Grant immobilisés et a vraisemblablement capturé 3 officiers et quelques hommes. En effet, les hommes de l'« Ariete », certainement des *Bersaglieri* du *V Battaglione,* capturent 13 hommes (8 du *6th RTR* et 5 du *1st RTR*, le *Lieutenant* Wilkinson du *Squadron C* succombe quant à lui à ses blessures). Au même moment, le *Queen's Bays* reçoit l'ordre de faire mouvement en direction du sud de « Knightsbridge » afin d'épauler la *4th Armoured Brigade* en difficulté. Les positions tenues par le *1st RTR* sont atteintes vers 17h00, la responsabilité du secteur changeant alors de main. Les unités britanniques demeurent sur leur zone de repli le reste de la journée, uniquement perturbées par de sporadiques salves d'artillerie, tandis que la température monte inexorablement jusqu'à 43° C. Avant la tombée de la nuit, la pièce de 88/55 de Zangrossi s'en retourne à la *14ª Batteria*, escortée par la Fiat 1100 du commandement de régiment. Outre le commandant de la batterie, le *Sottotenente* Plinio Isola, nombre d'officiers supérieurs sont présents afin de féliciter les combattants qui ont fait preuve de vaillance et de sang-froid, comme le *Capitano* Viglietti, le *Generale* De Stefanis, le *Colonnello* Gherardini et le *Maggiore* Pasqualini. Le soleil se couche à 19h30 sur la scène de ce « combat oublié ».

Les deux régiments de chars britanniques profitent des ténèbres pour se retirer et rejoindre une zone où bivouaquer, à environ 4 km à l'est, mais l'artillerie ne cesse son activité, comme le rapporte le *Sottotenente* Pistoja : « De retour à la batterie, je retrouve mon trou individuel et les affaires, mais la paix ne dure pas longtemps, car, au crépuscule, l'ennemi nous assaisonne. Un déluge d'obus, comme pour se libérer de sa rage liée à la défaite. Fort heureusement, aucun dommage ; seul le camion SPA des cantiniers a commencé à brûler, mais l'incendie a été rapidement éteint à pelletées de sable. Finalement, la nuit, le calme et le sommeil réparateur. Encore une journée de passée, et je peux me dire que j'ai accompli mon devoir à fond. »

LE BILAN DES PERTES

Bien que limité dans le temps et l'espace, le combat entre la *4th Armoured Brigade* et la *132ª Divisione Corazzata* « Ariete » a été violent. Les Britanniques déplorent la perte de 16 chars, dont deux Stuart et neuf Grant du *1st RTR*, auxquels s'agrègent deux Stuart et trois Grant du *6th RTR*. En outre, cinq Stuart et 5 Grant du *1st RTR* ont été endommagés. Les équipages sont eux aussi éprouvés, avec la mort de vingt hommes (16 du *1st RTR* et 4 du *6th RTR*) et 17 blessés (12 du *1st RTR* et 5 du *6th RTR*). Les *Bersaglieri* capturent deux officiers (*Captain* Kemp du *Squadron A* et *Lieutenant* Williams du *Squadron C*) et six hommes du *6th RTR*, les autres appartenant au *1st RTR*. Cela représente un total de 55 hommes tués, blessés ou disparus. Les pertes italiennes sont moindres : 24 chars légèrement touchés et réparables rapidement [13], un canon de 75/27 amoché et un camion lourd détruit. Sur le plan humain, huit tués sont à déplorer, tous du *132° Reggimento Carri*, ainsi que 23 blessés, dont trois officiers. Parmi ces derniers, neuf appartiennent au régiment de chars de l'« Ariete », 5 au *V Gruppo da 88/55* et deux au *8° Reggimento Bersaglieri*.

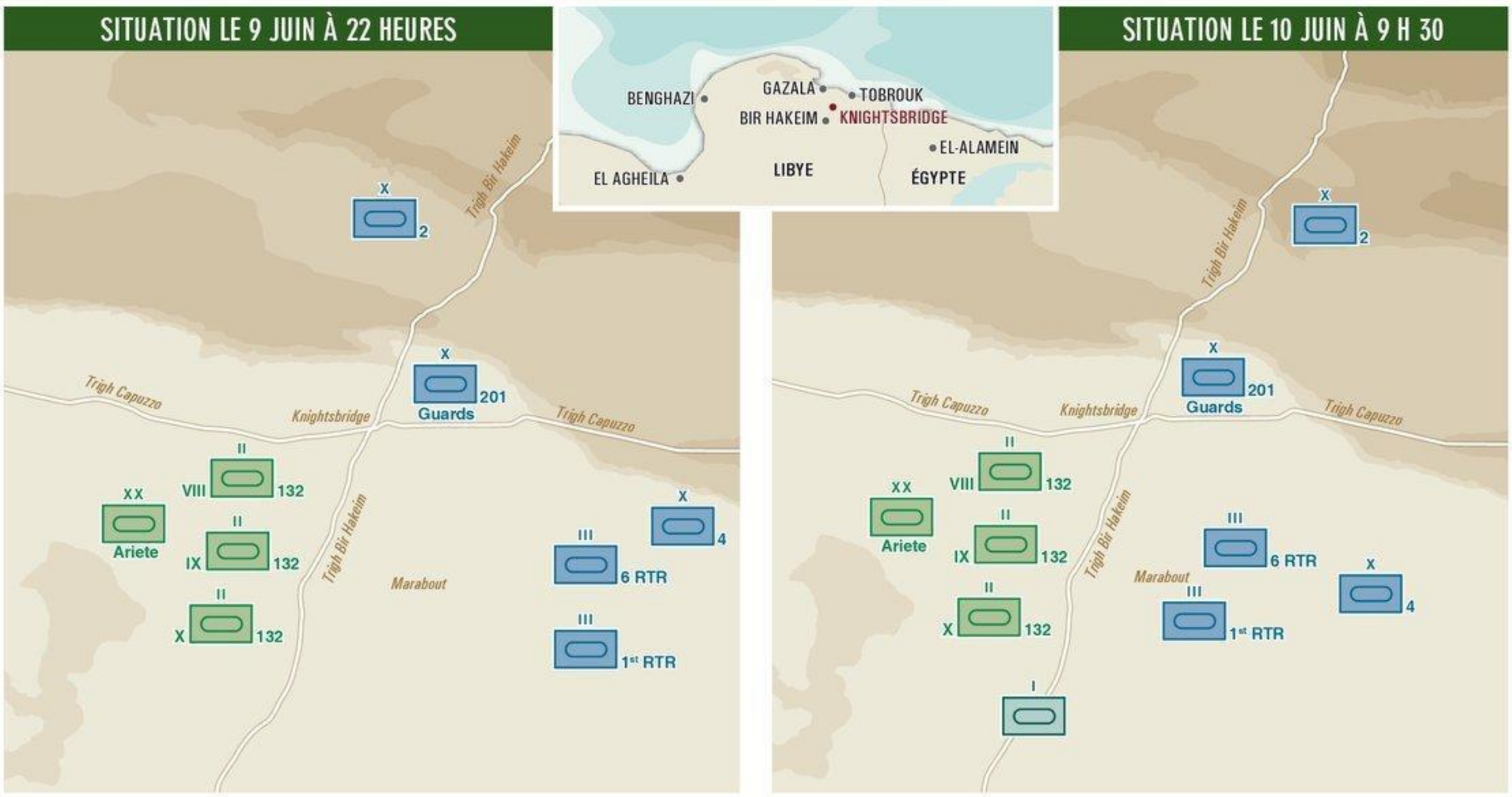
[12] WO169/4505

[13] Les sources sont contradictoires entre l'annexe 2/11 du journal de marche du *XX Corpo d'Armata* et les témoignages parus dans BRIGNOLI, Voloire, p. 132, qui mentionnent au moins trois chars M en flammes, mélangés aux blindés anglais. Le journal de marche du *6th RTR* (WO169/4509) rapporte la présence d'au moins deux chars italiens détruits.

LES RÉCOMPENSES

Le commandant du *XX Corpo d'Armata*, le *Generale di Corpo d'Armata* Ettore Baldassare, envoie un message au *Comando Superiore Africa Settentrionale* dès l'après-midi du 10 juin 1942, à 13h10 exactement, dans lequel on peut lire notamment : « Après brève halte, Anglais reprennent attaque depuis le nord et l'est contre « Ariete » avec fortes unités de chars. Attaque brisée avec destruction de 14 chars, dont 9 américains. Signale comportement magnifique toute l'artillerie de l'« Ariete » qui avec tir à brève distance a contribué au résultat ci-dessus. » La *132ª Divisione Corazzata*, et en particulier son artillerie, est ensuite citée dans le bulletin N° 742 du 12 juin 1942 : « La position de Bir Hakeim, puissamment organisée et défendue avec ténacité, a été prise d'assaut et emportée hier matin par l'infanterie motorisée italo-allemande. Le nombre de prisonniers dépasse les 2 000 ; le butin est très important et comprend un grand nombre de canons et de véhicules en grande partie intacts ; sur le terrain ont été compatibilités plus de 1 000 cadavres ennemis. Une attaque blindée anglaise au nord de Bir Hakeim a été brisée par la division « Ariete », dont l'artillerie, avec un feu d'une exceptionnelle efficacité et précision ouvert à brève distance, balaie l'intervention des chars ennemis, qui restent en grande partie sur le terrain. » Les propositions pour des décorations à attribuer au personnel ayant participé au combat sont nombreuses, mais ne rencontrent pas le juste écho au sein du commandement supérieur. Par exemple, le personnel servant la pièce de 88/55 de la *14ª Batteria* est proposé pour 2 *Medaglie d'Argento* et 11 *Medaglie di Bronzo al Valor Militare*. La procédure bureaucratique, d'une lenteur extrême, ne trouve conclusion qu'en 1952, avec la concession de quatre *Croci di Guerra al Valor Militare* seulement, attribuées au *Sergente* Zangrossi (chef de pièce), au *Caporale* Trevisan (chauffeur) ainsi qu'aux *Artiglieri* Gallo (pourvoyeur) et Morelli (pointeur, par ailleurs remplacé sur sa pièce par le commandant en second de la batterie).

LE COMBAT DE L'« ARIETE » AU CARREFOUR DES PISTES BIR HAKEIM - CAPUZZO



▲ Deux officiers italiens (dont un personnel médical, à en juger par son brassard frappé de la Croix-Rouge, probablement le *Sottotenente* Perretta du *V Gruppo da 88/55* et *Medaglia d'Argento al Valor Militare*) du *V Gruppo* posant devant un M3 Grant détruit.

Deux soldats du *132° Reggimento Carri*, qui enregistre les pertes les plus sensibles, sont décorés de la *Medaglia di Bronzo* à titre posthume : le *Sergente Maggiore* Zanotto (chef de char) et le *Caporale* Stella (servant). Le comportement des *Bersaglieri* est apprécié quant à lui avec une certaine emphase, puisque le *Caporale Maggiore* Baldan et le *Caporale* Buldrini reçoivent la *Medaglia di Bronzo* et le *Bersagliere* Benassi la *Croce di Guerra*. Il est intéressant de se pencher sur les récompenses attribuées au personnel du *V Gruppo semoventi da 75/18.* En effet, l'action des canons automoteurs, insérés au sein des formations de chars, n'est rapportée dans aucun document officiel, et les motivations, dans ce cas précis, nous permettent de reconstruire, *a posteriori*, quelques épisodes probablement vécus par les différentes batteries. Tout d'abord, l'intervention providentielle d'un *Semovente* contre deux chars est rapportée, menant à la destruction du premier et la fuite du second. Le *Sergente* Doroni, chef de pièce, est décoré de la *Medaglia di Bronzo* pour cette action, tandis que le *Caporale* Gebbia, le pilote, reçoit la *Croce di Guerra*. Mais l'attribution la plus incroyable de cette journée demeure celle obtenue par le *Capitano* Riccardo Viglietti, commandant du *V Gruppo semoventi*, en l'occurrence une *Medaglia di Bronzo*, avec la motivation suivante : « Commandant d'un groupe d'artillerie automoteur, au cours d'une attaque de blindés ennemis, assumait le commandement d'un bataillon de chars privé de son commandant et le menait avec maîtrise et hardiesse à la contre-attaque contre des forces supérieures qui, après une lutte acharnée, furent repoussées avec des pertes, détruisant de nombreux chars. Carrefour Capuzzo Hakeim (A.S.), 10 juin 1942. » Du côté britannique, les actes d'héroïsme des équipages sont distingués par différentes récompenses (*Military Medal* pour le *Sergent* Beeden, *Military Cross* pour le *Captain* Powel), mais l'échec de l'attaque mène aussi à la destitution du commandant du *1st RTR,* le *Lieutenant-Colonel* Brown, remplacé dès le 11 juin par le *Major* Mitford.

CONCLUSIONS

Il est regrettable que des évènements d'importance comme la chute de la position de Bir Hakeim aient détourné l'attention des chercheurs du magnifique combat défensif mené par la division « Ariete » contre les unités de la *4th Armoured Brigade* britannique, cette dernière mettant à contribution deux prestigieux régiments de chars et les utilisant à fond sans pour autant recueillir le succès espéré. La prestation d'un seul canon de 88/55 de la *14ª Batteria* du *V Gruppo*, planté au beau milieu des *Bersaglieri* du *V Battaglione,* est particulièrement significative.

En effet, un chef de pièce de premier ordre, en la personne du *Sottotenente* Franco Pistoja, secondé par un sous-officier expérimenté, courageux et intelligent, en l'occurrence le *Sergente* Zangrossi, est parvenu à s'adjuger près de la moitié des succès de la journée. Les canons de 47/32 des courageux *Bersaglieri* ont eux aussi réussi, à très brève distance, à mettre hors de combat des blindés ennemis. L'action des bataillons de chars italiens demeure plus obscure, les combattants, engagés par les tirs nourris de l'ennemi, n'ayant que peu l'occasion de rendre compte avec précision des résultats de leur combat. Pour ce qui concerne les deux groupes de *Semoventi da 75/18*, aucun témoignage direct n'existe, et seules les décorations concédées témoignent de leur action contre les *Tanks* anglais. D'autres chars sont probablement à attribuer à la *1. Kompanie* du *Panzer-Regiment 8*, qui engage le *1st RTR*. Cette journée du 10 juin 1942 est donc intense pour les hommes de l'« Ariete », dont le courage et l'esprit de sacrifice permettent de bloquer et de réduire sensiblement la capacité opérationnelle de deux régiments de chars britanniques, tout en permettant le développement de l'attaque finale contre la position de Bir Hakeim. Ce combat met aussi en exergue les capacités des soldats italiens, déterminés et efficaces, notamment lorsqu'ils sont équipés de matériel valable, comme le canon de 88/55. ■

REMERCIEMENTS

L'auteur tient à remercier particulièrement le *Colonnello* Filippo Cappellano et *l'Ufficio Storico dello SME*, les familles Pistoja, Isola, Perretta et Calabresi ainsi que Messieurs A. Newson et M. Moore pour leur précieuse collaboration.

▶ Un canon de 47/32 en action dans une position camouflée. On note que les roues ont été retirées afin d'assurer une meilleure stabilité de la pièce. USSME

▼ Bir Hakeim tombe dans la foulée. La tentative britannique de soulager les FFL avorte, notamment en raison de l'échec de la *4th Armoured Brigade* à rompre les positions de la division « Ariete » le 10 juin. ACS/Luce

COMBATTRE DANS UN TIGRE

FORMATION, VIE ET MISSIONS DE L'ÉQUIPAGE DU « FAUVE » DE LA *PANZERWAFFE*

Immortalisé par les exploits de ses équipages, le *Panzer VI* Tiger jouit, auprès des passionnés, d'une réputation d'invincibilité. C'est oublier un peu vite que cette merveille technologique de l'époque est aussi une monture capricieuse, exigeant des soins constants et devant être maniée en parfaite connaissance de ses forces et de ses faiblesses pour donner tout son potentiel. Chacun des membres de l'équipage doit connaître son travail sur le bout des doigts. Ce qui, comme nous allons le démontrer, est loin d'être simple.

Par **Hugues Wenkin**

◀ L'*Oberstleutnant* Hans Christern est déjà un vétéran quand il prend la direction du centre d'entraînement de Paderborn. Ses connaissances tactiques, complétées par son esprit didactique, lui permettent de développer une méthodologie d'apprentissage rapide et efficace.
DR

LA PÉDAGOGIE ALLEMANDE À L'ŒUVRE !

Le parcours pour pouvoir se retrouver aux commandes d'un *Panzer* lourd est relativement long. Toutes les recrues, qu'elles entrent dans la *Heer* ou dans la *Waffen-SS*, commencent leur intégration par une initiation centrée sur le maniement des armes d'infanterie. Quand cette formation de fantassin se termine, le soldat peut alors exprimer un souhait pour un entraînement spécialisé dans une branche particulière, en restant avec le même grade ou en cherchant à prendre du galon. La *Panzerwaffe* étant une Arme d'élite, mais avant tout technique, elle n'accepte dans ses rangs que des postulants disposant déjà d'une bonne base scolaire. Les heureux élus reçoivent une formation orientée vers les engins chenillés. Pour remplir le rôle spécifique de chef de char, la *Panzerwaffe* ne choisit que des jeunes disposant de qualités de meneurs d'hommes exceptionnelles, pouvant intégrer très rapidement des situations tactiques complexes. Ils doivent être aptes à exécuter dans les temps et parfaitement les instructions reçues. Servir dans les *Panzer* demande aussi de maîtriser des technologies spécifiques liées à la conduite, la mécanique et les télécommunications radio. Les volontaires experts en ces domaines deviendront, c'est selon, des pilotes, des opérateurs radio ou des tireurs, les moins qualifiés seront quant à eux chargeurs. Ces derniers doivent cependant disposer d'une excellente condition physique pour manipuler rapidement les lourdes munitions dans un espace confiné.

Les écoles de blindé spécialisées (*Panzerschulen*) sont situées un peu partout en Allemagne. Le personnel y reçoit des formations sur-mesure et en profondeur en fonction de son futur rôle à bord de l'engin. Bien entendu, il leur est également dispensé un cursus plus large, survolant les autres tâches du bord. Lors de cet écolage, les instructeurs mettent l'accent sur la cohésion entre le chef de char, le tireur et le pilote. Ces trois hommes forment le noyau de base de l'équipage. Leur niveau de compétence et leur capacité de coordination influent directement sur l'efficacité du char. Ils réalisent des exercices de très nombreuses fois répétés pour améliorer leur aptitude à repérer l'ennemi, choisir la bonne position, acquérir la cible et régler au mieux les paramètres de tir.

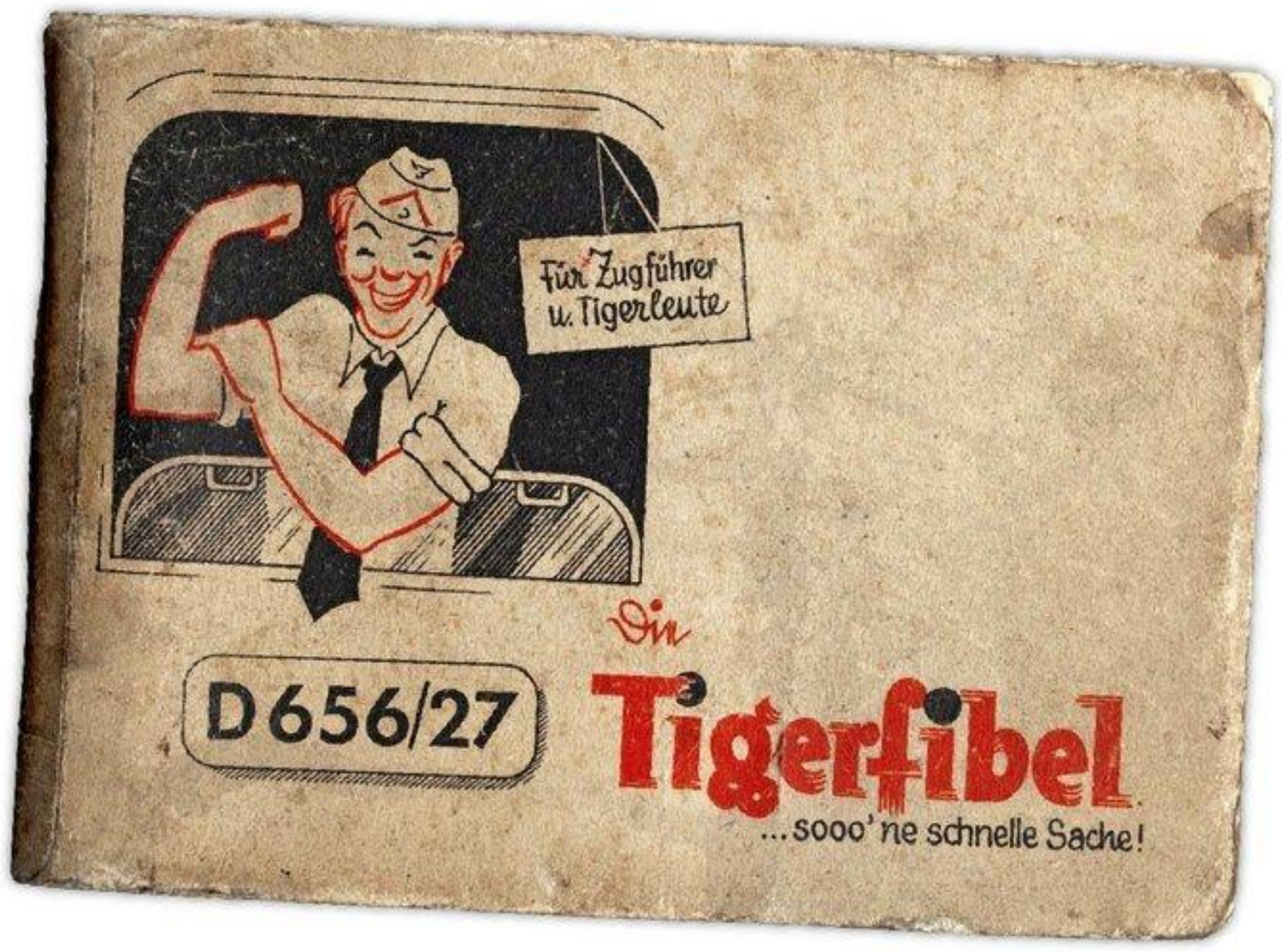
L'arrivée dans l'inventaire de la *Wehrmacht* du Tiger génère une difficulté majeure pour les écoles blindées. Le nouveau char est d'une immense complexité, et la mise sur pied des *schwere Panzer-Abteilungen* impose de trouver une pédagogie efficace et adaptée afin de former rapidement des combattants capables de manier cette énorme machine. Construits au compte-gouttes, tant ils nécessitent de la main-d'œuvre et sont gourmands en matières premières, ces « fauves » coûtent un prix faramineux pour l'Allemagne en guerre : 300 000 *Reichmark*, l'équivalent actuel d'un char M1A2 Abrams ! Pour que cet investissement militaro-industriel soit rentabilisé, il faut que les militaires qui utiliseront le *Panzer VI* soient non seulement des combattants hors pair, mais aussi des techniciens avisés, conscients de la sensibilité mécanique extrême de leur matériel. En conséquence, ils doivent être formés en détail sur l'ensemble des aspects spécifiques de leur engin. À la fin de 1942, l'*Oberstleutnant* Christern commande le centre d'instruction de Paderborn. Expérimenté et couvert de gloire, cet officier est placé devant cet immense défi pédagogique.

Hans Christern est un excellent didacticien. Pour guider les nouveaux arrivants dans la *Panzerwaffe* destinés au char lourd, il supervise la publication d'un manuel rappelant les livres scolaires. En vertu de cette ressemblance, il baptise l'ouvrage *L'Abécédaire du Tiger* (en allemand *Die Tigerfibel*). Le document couvre une large gamme de sujets : maintenance de base, consignes de tir, conseils pour la conduite, tactiques de combat rapproché, etc. Le style du contenu rompt radicalement avec celui d'un manuel type de la *Wehrmacht*. Bourré de caricatures et de comptines, parfois légèrement coquin, il attire immédiatement l'attention du soldat tout en lui enseignant les aspects essentiels de son travail. Heinz Guderian, qui vient d'être promu *Generalinspekteur der Panzertruppen*, ne s'en offusque pas. Au contraire, il parraine l'ouvrage, qui, soit dit en passant, ne contient pas le moindre symbole nazi. C'est sur ce guide, paru le 1er août 1943, que nous nous baserons essentiellement pour expliquer la vie quotidienne d'un équipage de Tiger.

◀ Le *Panzer VI* Tiger est un système d'armes redoutable, l'atout maître de la *Panzerwaffe* à partir de 1942. Les équipages rêvent de pouvoir le monter. Mais les élus sont rares, tant le niveau de compétence exigé pour manier correctement l'engin est élevé.
Ceges # 566226

▼ Aussi impressionnant qu'il puisse paraître, le Tiger reste un engin fragile qui doit être conduit avec doigté et discernement. Son poids et la puissance de son moteur repoussent les limites de la mécanique appliquée de l'époque.
Ceges # 566121

◀ Guderian s'entretient avec les cadres d'une *schwere Panzer-Abteilung* de la *Waffen-SS*, certainement pour s'enquérir de la tenue au feu du « fauve ». L'Ordre noir comprend lui aussi très vite la nécessité de posséder des formations de Tiger, raison pour laquelle il intègre rapidement une compagnie dans chaque *Panzer-Regiment* des divisions « Leibstandarte SS Adolf Hitler », « Das Reich » et « Totenkopf » : cet instrument militaire sans précédent pour l'époque autorise tous les exploits servant à la fois la cause de l'Allemagne nazie et l'orgueil de ses soldats politiques.
NAC



◣ La fameuse *Tigerfibel*, manuel pédagogique et humoristique adressé aux *Panzerschützen* passant la qualification sur *Panzer VI*.
Hermann Historica via François de Lannoy

La *Tigerfibel* est pédagogique à souhait : elle commence par faire prendre conscience à l'équipage de la chance qu'il a de partir au combat à bord d'un *Panzer VI* : « *avec deux doigts, vous pouvez embrayer 700 cv, conduire soixante tonnes d'acier à 45 km/h sur route et 20 km/h en tout-terrain, voyager quatre mètres sous l'eau…* » Il inclut même une dimension de rêve en évoquant au futur équipage l'exploit d'un certain *Leutnant* Schoß qui, au nord de l'*Ostfront*, a détruit 38 T-34 au cours d'une seule journée. Il souligne aussi l'invincibilité de la « bête » en expliquant qu'un Tiger a reçu 227 coups de fusil anti-char, a été touché quatorze fois par des obus de 57 mm et à onze reprises par des projectiles de 76,2 mm sans être perforé. S'il a bien subi des dommages au niveau du train de roulement, cela n'a pas empêché l'engin de parcourir encore 60 km en rase campagne par ses propres moyens.

L'introduction se termine en rappelant que, jusqu'alors, aucun Tiger n'a été détruit par un élément externe, mais uniquement de l'intérieur (cette notion assez vague se rapporte à un problème mécanique ou à une erreur humaine de l'équipage). À côté du dessin d'une femme nue dans une baignoire, une phrase sans équivoque précise : le danger est assis dans la bassine. C'est la première des apparitions récurrentes d'Elvira, une blonde impudique aux formes généreuses, récompense assurée du combattant couvert de gloire à son retour de mission… En dépit de son côté incontestablement ludique, le recueil n'en est pas moins dépourvu d'une dimension dramatique. La dernière phrase de la conclusion est à l'impératif : « lis attentivement la *Tigerfibel*, sinon ton Tiger ira en enfer. »

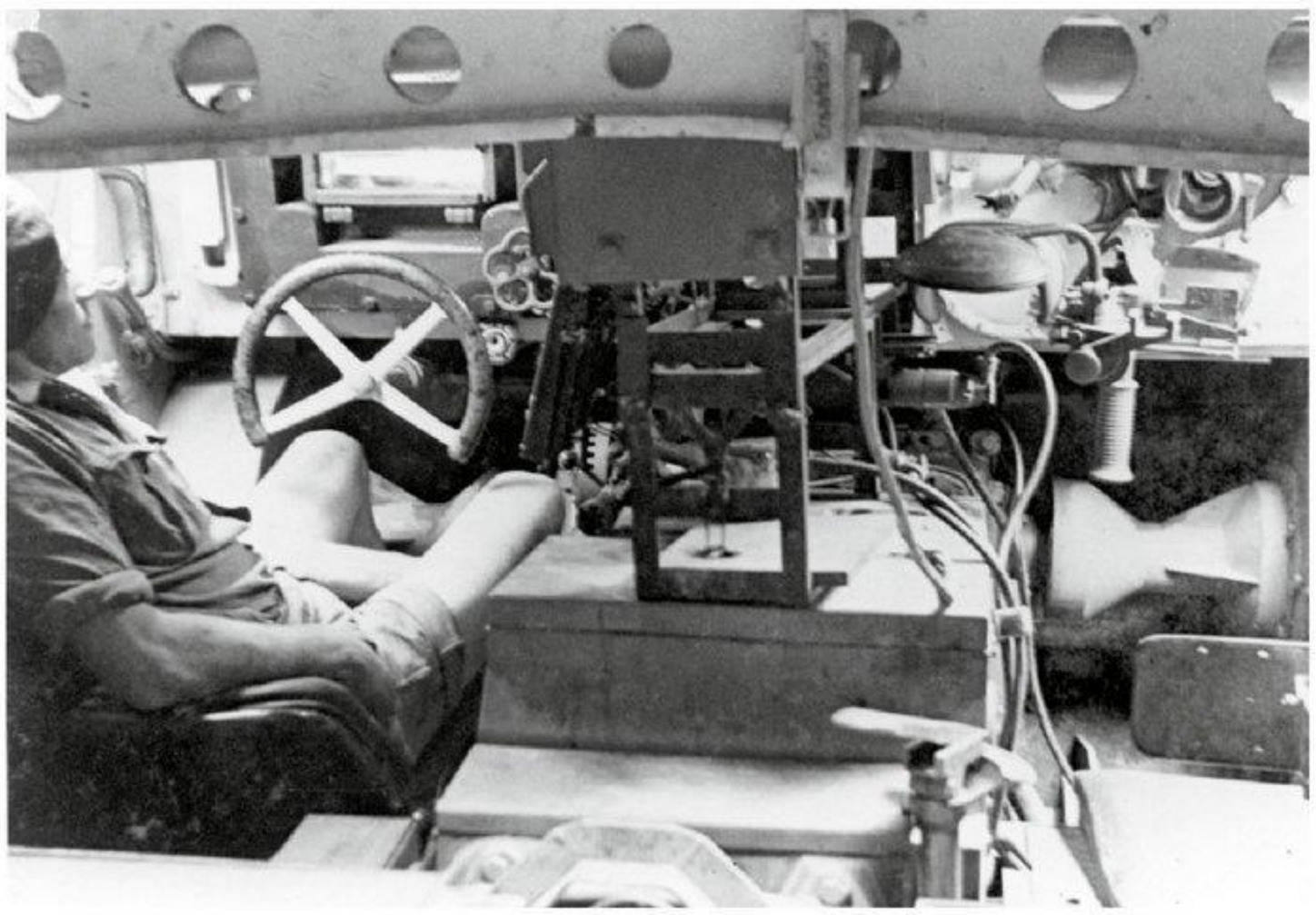
GUSTAV, « LE PASSE-PARTOUT »

Le manuel se subdivise en cinq parties, chacune dévolue à une des fonctions de l'équipage, permettant ainsi de limiter le savoir nécessaire au strict minimum afin d'accélérer la formation tout en explorant le sujet dans ses moindres détails. Pour donner une figure humaine à cet apprentissage rébarbatif, chaque membre du personnel de bord reçoit un prénom et un surnom. Pour le pilote ou *Fahrer*, il s'agit de *Gustav der Geländegängige* [1]. C'est ce dernier qui doit emmagasiner le plus de connaissances, soit près d'un tiers de la *Tigerfibel*, ce qui est loin d'être surprenant compte tenu de la complexité mécanique du « fauve ». Dans ses mémoires, Otto Carius – qui vient de disparaître (le 24 janvier 2015 à 92 ans) – explique la place importante de ce membre d'équipage : « Évidemment, la plus grande responsabilité dans la disponibilité du véhicule échoit au pilote. L'homme doit vraiment être de premier ordre. Il a l'obligation de conduire en utilisant sa tête « au lieu de son derrière ». Il a la responsabilité de se déplacer correctement en tout-terrain. Il tâche toujours de présenter à l'adversaire la meilleure face du char, sans que le chef de bord n'ait à lui donner des ordres.

[1] *Der Geländegängige* se traduirait plus précisément par « celui qui passe à travers champs, en tout-terrain ».

Ce n'est que comme cela qu'un *Bordführer* peut se concentrer complètement sur l'ennemi. C'est également grâce à un bon pilote qu'un *Zugführer* ou qu'un *Kompanienkommandeur* dirige convenablement ses engins sans avoir à se préoccuper constamment du terrain. » C'est pour toutes ces raisons que les autres tankistes prennent en général soin de leur pilote, car il est important que celui-ci soit reposé pour rester efficace en toutes circonstances. La survie de l'équipage dépend en grande partie de son rendement. Il doit être capable de placer rapidement le char en position de défilement. Il sait que son Tiger est un engin délicat au niveau de son groupe propulseur et de ses organes de transmission, qui doivent être manipulés avec doigté.

Dans un Tiger comme dans les autres *Panzer*, le *Fahrer* se trouve en avant de la caisse, sur la gauche. Cette position demande de disposer d'un certain sang-froid. L'homme est, après tout, celui qui peut voir le mieux le terrain durant les combats et le seul qui doit rester constamment passif, même quand le char est sous le feu de l'ennemi, quand les coups pleuvent sur la carapace, et pendant que le reste de l'équipage vaque à ses propres occupations au contact de l'adversaire. Dans ces circonstances, le pilote aide par son observation et doit relayer les moindres informations à ses camarades postés en tourelle, en particulier celles relatives à la défense rapprochée. En effet, lui peut voir le sol défilant devant le char à partir d'une distance de 5,5 mètres, alors que son chef ne le discerne qu'à 15 mètres. Pour la conduite en dehors des situations de combat, le *Fahrer* dispose d'une large fente de vision protégée par un verre pare-balles laminé et une trappe blindée qui peut être abaissée au feu au moyen d'une manivelle sur la droite. La montée au front se fait essentiellement par chemin de fer afin de ménager la mécanique.Le reste du trajet est réalisé par route, et, tant qu'il n'y a pas de risque de rencontrer un adversaire, la tourelle est positionnée à six heures, avec le canon abaissé au contact de la plage arrière, de manière à éviter que les flambements continuels du tube ne dérèglent les organes de tir et ne fatiguent inutilement son système d'amortissement.



▲ L'avant du compartiment de combat vu sous un autre angle. *Fahrer* et *Funker* prennent place dans la partie inférieure de la caisse, respectivement à gauche et à droite. Cette position demande beaucoup de sang-froid, car la survie dépend des trois autres *Panzerschützen* postés en tourelle.
BTM

▲▲ Le poste de pilotage du Tiger peut paraître rustique par rapport aux standards actuels. Il n'en reste pas moins qu'il est confortable et que la conduite de l'engin lourd se fait sans fatigue musculaire excessive.
BTM

◀ Le Tiger doit être convoyé au maximum par chemin de fer pour limiter l'usure de ses organes mécaniques. Rien n'est simple avec cet engin, puisqu'il faut le chausser de chenilles étroites pour le hisser sur les plates-formes ferroviaires. Il s'agit d'une opération de manutention particulièrement longue et éprouvante.
Ceges # 566209

▲ Les Tiger sont tellement lourds qu'il est préférable de leur faire franchir les coupures humides à gué. Peu d'ouvrages d'art sur le front de l'Est sont en effet capables de soutenir la charge que ces monstres de 57 tonnes représentent.
Ceges # 566126

▼ Ce *Funker* de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Totenkopf », immortalisé à Koursk, est bien jeune pour faire partie de l'élite de la *Panzerwaffe*. Après le chargeur, la fonction de radio est celle qui demande le moins de compétences pour servir à bord du Tiger.
US Nara

La *Tigerfibel* insiste sur la négociation des obstacles. Bien qu'un *Panzer VI* ait la puissance suffisante pour détruire sans problème un bâtiment, il est recommandé de ne pas enfoncer les murs, car la poussière provoquée encrasserait instantanément les filtres à air et les ailettes des radiateurs, entraînant par conséquent l'étouffement du moteur ou son inévitable surchauffe. Rappelons qu'un Tiger absorbe près d'un mètre cube d'air par seconde. À ce titre, il se comporte comme un aspirateur très puissant, capable de faire rêver la ménagère la plus exigeante [...]. Enfin, les bâches, les bagages, les feuilles d'arbre et les décombres doivent être évacués de la plage arrière pour ne pas gêner le flux d'air et la rotation de la tourelle.
En dépit de la largeur de ses chenilles et sa pression au sol très basse, les zones de terrain à faible portance, comme les marais ou la boue, doivent être contournées pour éviter tout risque d'embourbement. En cas de doute, un membre d'équipage doit sortir et sonder le terrain. Les rivières sont préférablement traversées à gué ou par immersion au moyen d'un *Schnorkel*, après s'être assuré que les rives sont suffisamment fermes. Les ponts doivent être inspectés avant d'être franchis à vitesse lente, après que l'engin a été aligné dans son axe. Le but est de solliciter progressivement et au minimum les piliers, les suspensions et/ou le tablier de l'ouvrage d'art. L'accélération n'est permise que cinq mètres après l'avoir quitté. Les zones boisées de faible densité ne posent aucun problème au Tiger. Il peut déraciner un arbre jusqu'à 80 cm de diamètre. S'il y en a beaucoup, ils doivent être abattus un par un par une approche en diagonale. La neige fraîche ne pose aucun problème jusqu'à une hauteur de 70 cm ; si elle est compacte, l'épaisseur du manteau blanc ne peut excéder un demi-mètre. Vu la masse du véhicule, son inertie est immense, cela engendre une conduite sur la glace très délicate. Les plaques de verglas sont traversées en ligne droite, tout changement de direction étant pratiquement impossible.
Le rayon de braquage dépend de la vitesse engagée. En première, il est de 4 mètres ; en troisième, de 8 ; en cinquième, il monte à 18 mètres ; enfin, en septième, il passe à 38 mètres. Le pilote doit donc estimer le rayon de courbure de sa trajectoire et engager le bon rapport pour le négocier. Une rotation sur place est possible. Dans ce cas, la boîte de vitesses doit être débraillée, et une fonction spécifique de la transmission doit être activée. Si le *Bordführer* ordonne de tirer, le char doit stopper, et le pilote se tient prêt à aligner l'engin dans un axe de protection idéal (cf. infra). La prise d'une position se faisant quant à elle en seconde.

PLUS QU'UN SIMPLE PILOTE

C'est de loin le pilote qui doit maîtriser le plus de choses dans un Tiger, car il est responsable non seulement de la conduite très complexe du véhicule, mais aussi du bon état de la machine. Il est en effet le spécialiste technique du bord qui dirige les travaux de maintenance, qui peuvent être exécutés à l'échelon de l'équipage.
Démarrer et préchauffer le char prend deux heures. Avant la mise en route, le *Fahrer* doit vérifier le plein de carburant, six niveaux d'huile et la pression du circuit de lubrifiant, la présence en suffisance d'eau de refroidissement et la charge des batteries. Il s'assure aussi de la maintenance des filtres à air, à essence et à huile. Par temps froid, un premier préchauffage du moteur peut se faire en connectant le circuit d'eau d'un véhicule chaud à celui du blindé à démarrer. Si cette méthode n'est pas réalisable,

un *Panzer Kühlwasserheissgerät* est connecté au circuit. Cette machine contient trois brûleurs au gasoil destinés à chauffer l'eau, celle-ci étant refoulée dans le Tiger par une pompe actionnée à la main. Pour accélérer la montée en température, l'engin dispose aussi d'une injection directe dans le collecteur.

Le remplissage du réservoir d'essence est déjà une source d'ennuis à lui seul. Il faut 530 litres pour réaliser un plein complet, l'équivalent de 27 jerrycans ou trois fûts. Le transvasement doit se faire sans épancher. La moindre goutte tombant sur la carcasse brûlante du moteur peut provoquer un incendie. Le pilote est en charge de la surveillance constante du niveau du réservoir dans lequel il puise. Il y en a quatre : deux de part et d'autre du moteur. En aucun cas un Tiger ne doit tomber en panne sèche complète. Il faut toujours que le circuit d'alimentation reste au moins rempli, sans cela la pompe à carburant a tendance à se désamorcer, et il faudrait compter une heure de travail pour remettre tout en état de fonctionner. C'est une opération délicate qui, en cas d'erreur ou de mauvais remontage, peut être la cause d'un embrasement. Si un incident de ce genre survenait, une alarme incendie est reportée sur le tableau de bord. Des capteurs de chaleur de type bilame thermostatiques sont placés aux points sensibles du moteur. S'ils se déclenchent, ils actionnent un électroaimant commandant la vanne d'un extincteur éjectant, pendant sept secondes, du tétrachlorure de carbone. Le cycle se répétera jusqu'à diminution de la température, à hauteur de cinq fois au maximum. Le tireur peut actionner la vanne depuis la tourelle en cas de défaut du système automatique.

Le pilote doit également prendre bien garde à ses batteries de 12 volts. Il doit penser à les charger à fond de temps en temps. Si elles sont déchargées, elles gèleront à - 10° C ; pleines, elles tiendront jusqu'à - 65° C. Les batteries sont au nombre de deux et connectées en parallèle par temps normal et en série pour la mise en route afin de délivrer une tension de 24 volts. Pour s'épargner du travail, il est conseillé d'utiliser le démarreur inertiel en cas de gel. Sinon, les batteries risquent de se décharger sans parvenir à lancer le moteur. Il faudra alors les recharger à l'extérieur du char, ce qui demandera des efforts de manutention considérables.

Le *Fahrer* doit également surveiller la température de l'eau de refroidissement. En vitesse de croisière, elle atteint 85° C. La surchauffe intervient à 95° C. À ce niveau, il y a un risque d'emballement de la chaleur dégagée, car l'huile trop chaude lubrifie moins efficacement, et les frottements s'accroissent encore, au point d'arriver à un serrage complet et à des bris de pièce. L'eau ne peut pas geler non plus : l'antigel utilisé est la Glysantine en proportion variable en fonction de la météo. Démarrer un Tiger n'est pas une opération aisée ; pour y parvenir, dix-huit étapes se succèdent !

- Il faut ouvrir le capot d'arrivée d'air – il ne peut être fermé que pour les passages à gué.
- Ouvrir la vanne d'arrivée d'essence du réservoir dans lequel le carburant est puisé.
- Régler l'interrupteur du collecteur principal des batteries en position 1.
- Mettre l'interrupteur du ventilateur en position « terrain ». Il existe une position dédiée aux submersions.
- Configurer le circuit d'aération en position terre.
- Réguler le flux de refroidissement de la transmission, diriger l'évacuation de l'air chaud vers la cellule moteur.
- Permettre la circulation de l'air de refroidissement vers les ventilateurs.

▼ Les Tiger voyagent en colonne sur des itinéraires propres, choisis avec soin et spécialement pour eux. Les *Fahrradstaffeln*, montées sur motos et side-cars, sillonnent constamment la colonne et la route déterminée à l'avance pour que le déplacement se fasse avec le minimum d'incident. Ceges # 566213

▲ C'est le canonnier qui est chargé de faire l'appoint en munitions. Les obus de *8,8cm* sont manipulés et inspectés avec le plus grand soin. Ils sont maintenus en position couchée pour éviter qu'ils ne soient déformés. Cet équipage appartient à la *schwere Panzer-Abteilung 505*, comme l'atteste le bison sur le glacis du Tiger.
ECPA-D

- Fermer le volet de ventilation pour éviter que de l'air provenant du compartiment moteur ne vienne empuantir l'habitacle, en rendant l'atmosphère toxique (cf. infra).
- Allumer la pompe à essence pour alimenter le carburateur.
- Positionner les vitesses au point mort.
- Positionner la clé d'allumage sur le 1 et éviter de consommer du courant pour d'autres applications afin de ne pas décharger les batteries.
- Placer le levier du préchauffage (le choke) vers l'avant pour augmenter l'admission d'essence au démarrage.
- Débrayer.
- Appuyer sur le bouton du démarreur jusqu'au lancement du moteur et relâcher dès que ce dernier tourne.
- Dès que le moteur est en régime sans qu'il ne soit détecté de raté, le préchauffage doit être retiré.
- La montée au premier palier de température se fait en appuyant légèrement sur la pédale de gaz pendant cinq minutes.
- Embrayer pour mettre progressivement en rotation la transmission.
- Pousser la vitesse de rotation entre 1 000 et 1 500 tours/minute et laisser lentement monter la mécanique en température avant d'enclencher le rapport qui mettra le véhicule enfin en mouvement.

Lorsque le Tiger roule, le régime de croisière est de 2 600 tours. Au-delà, il y a un risque de surchauffe réel. Même arrêté, l'engin demande des précautions. Le carburant n'est pas toujours brûlé complètement. L'échappement n'évacue pas que du CO_2, mais aussi du CO. Ce gaz plus lourd que l'air s'insinue dans l'habitacle : or, outre le fait qu'il soit inodore et d'une toxicité élevée, il peut encore se consumer à la moindre étincelle et provoquer l'explosion de la caisse. Après l'extinction complète du moteur, il est obligatoire d'ouvrir les trappes des compartiments mécaniques et de combat pour évacuer ces émanations nocives. En fonctionnement, l'intérieur du char est mis en surpression d'air frais pour diminuer les risques d'intoxication.
En lisant ces lignes, on comprend que ce sont les pilotes qui sont les membres d'équipage les plus importants après le *Bordführer* sur les Tiger. La rigueur et le sens tactique affûté par leur tâche au combat font d'ailleurs d'eux le creuset dans lequel la *Panzerwaffe* ira le plus souvent puiser pour dénicher ses chefs de bord.

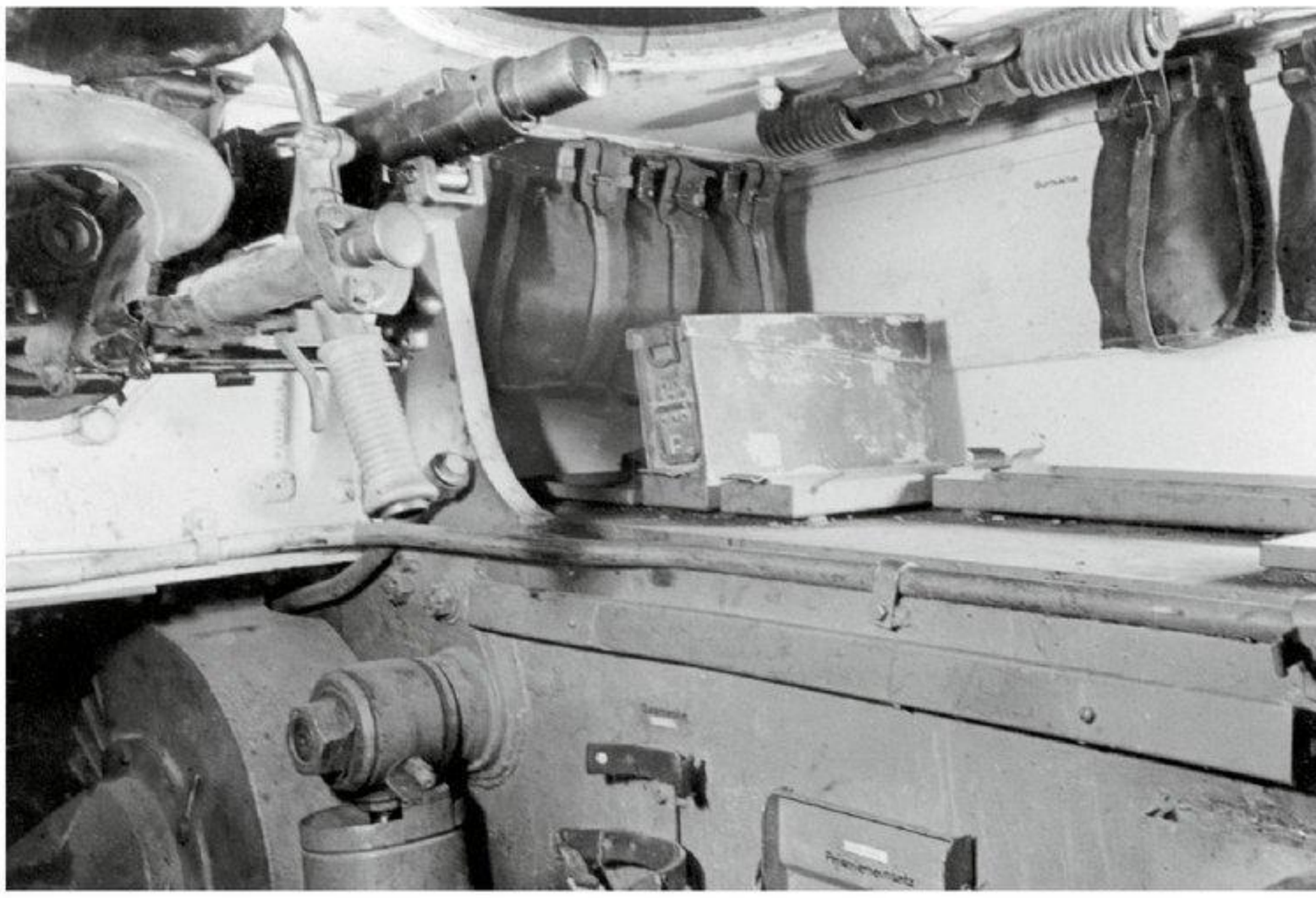
▼ La radio d'un Tiger permet plusieurs modes de communication. L'usage de l'interphone demande une grande maîtrise de soi. Il ne faut pas encombrer le circuit avec des messages inutiles et surtout ne pas transmettre son stress aux autres membres d'équipage.
US Nara

LE RADIO-MITRAILLEUR

Dans la *Tigerfibel*, l'opérateur radio, ou *Funker*, est baptisé Piepmatz, le « déparisiteur ». Il est placé à la droite du chauffeur, dont il est séparé par l'imposante boîte de transmissions. Ce membre d'équipage s'occupe également de la mitrailleuse de caisse. Cette dernière, une MG-34 de 7,92 mm, est montée sur rotule et peut pivoter de 15° à droite et à gauche et varier de - 7° à + 20° à l'horizontale. La visée se fait par le réticule télescopique qui suit les mouvements de la mitrailleuse. Cette lunette, baptisée KZF2, permet une amplification 1,75 x et a une ouverture optique de 18°, ce qui est somme toute très étroit. L'opérateur a la chance de disposer d'un coussinet pour appuyer son front sur ce viseur et d'éviter ainsi des blessures à l'arcade sourcilière lors des chocs liés aux mouvements de la machine. Le champ de vision immédiat du *Funker* est encore plus réduit que celui du pilote, car il ne peut voir le sol qu'à partir d'une distance de 7 mètres. Cette restriction est énorme quand on sait que la tâche principale du mitrailleur de caisse est d'assurer la protection rapprochée de l'engin. De tous les membres d'équipage, c'est lui qui a la mission la moins lourde. Aussi, il accumule souvent les corvées additionnelles, telles que la préparation des repas ou la recherche des quartiers. Sa formation est basique, il doit juste être capable de servir sa mitrailleuse auxiliaire et de gérer la radio. À ce niveau, ses tâches restent élémentaires et n'incluent pas les réparations électroniques. Elles consistent à effectuer les différents branchements, régler les fréquences et mettre hors tension l'équipement quand il ne sert pas, de manière à éviter la décharge des batteries.

Le *Funker* doit néanmoins posséder un certain doigté pour les réglages de fréquence et comprendre techniquement le fonctionnement de son poste émetteur-récepteur FuG 5. Le schéma-bloc de la radio comporte six sous-éléments. Deux amplificateurs chargés de magnifier et de déparasiter le flux allant et venant de l'antenne, l'un servant à l'émission, l'autre à la réception. Chacun d'eux est connecté à un des deux boîtiers servant à moduler ou à démoduler les signaux d'entrée ou de sortie. Enfin, un commutateur permet de sélectionner les deux fonctions de l'appareillage : l'interphone de bord et les communications à distance. À bord du Tiger, seuls quatre des cinq membres d'équipage sont sur le réseau interne. Le chargeur n'est pas connecté. Le chef de char peut communiquer avec le pilote ou le tireur en direct, ces derniers entendent tout ce que leur supérieur dit, mais doivent appuyer sur un bouton pour lui répondre. S'ils veulent interagir, tant l'opérateur que le *Bordführer* doivent actionner un commutateur. La seconde option disponible est la radio en superposition sur l'interphone. Dans ce cas, tout l'équipage peut entendre les messages reçus et transmis. Le *Funker* peut aussi choisir de se déconnecter pour s'occuper des transmissions d'une manière isolée.

Suite de l'article page 41



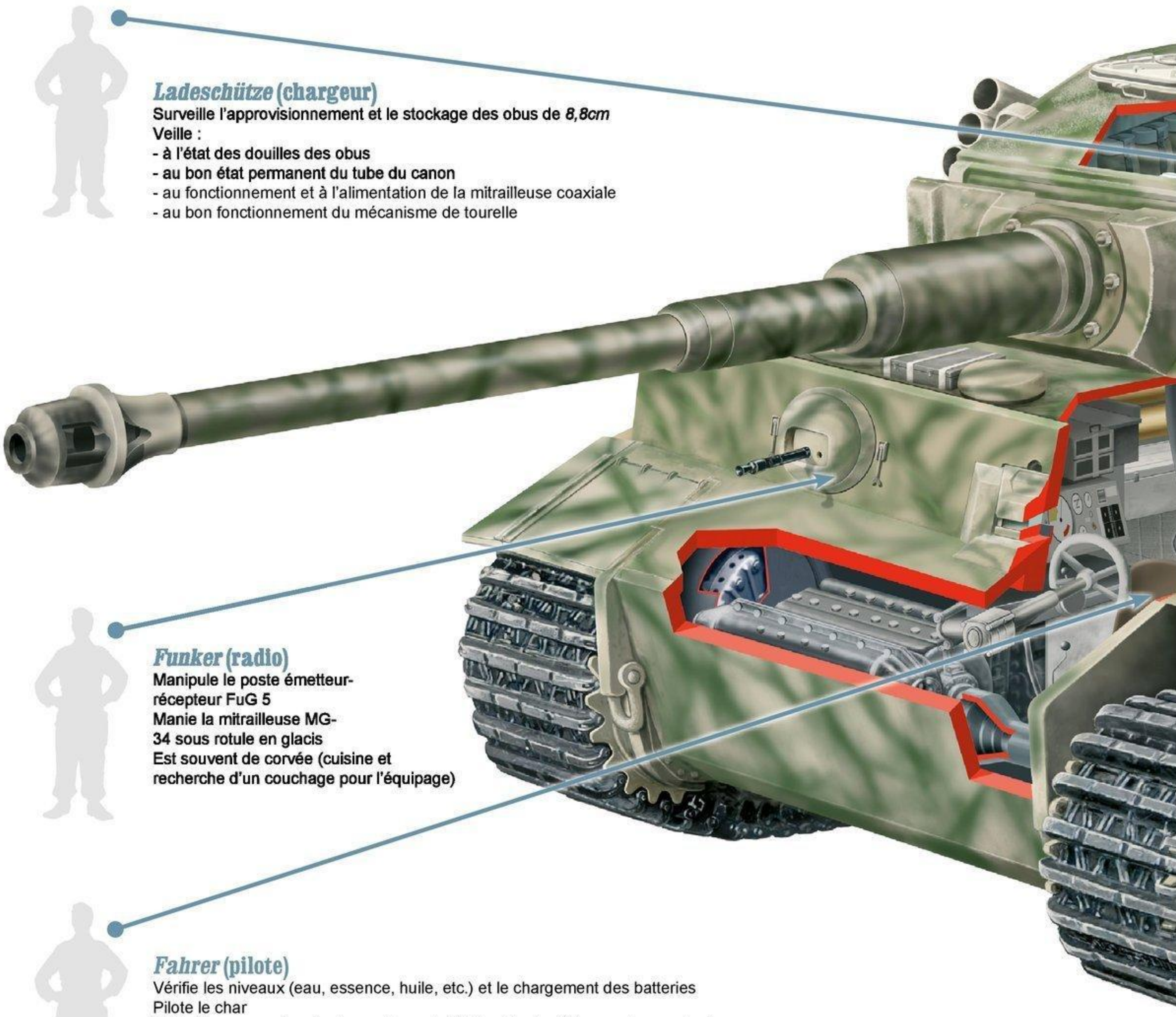
▲ Le poste de combat du radio-mitrailleur est placé à droite, dans la caisse. Les poches à munitions pour la MG-34 sont suspendues sur la paroi à droite. Le réticule de visée (à gauche) est muni d'une protection rembourrée évitant les blessures oculaires. La vue de l'environnement immédiat reste très limitée depuis cette position.
BTM

▶ Le tube de *8,8cm* fait l'objet d'un soin constant de la part de l'équipage. Son nettoyage n'est pas une chose aisée et nécessite un travail d'équipe des cinq occupants de l'engin. Il sera ensuite abondamment huilé. Ces *Panzerschützen* de la « Totenkopf » s'affairent à la tâche durant la bataille de Koursk.
US Nara

POSITION ET RÔLES DES *PANZERSCHÜTZEN* À BORD DU TIGER

Ladeschütze (chargeur)

Surveille l'approvisionnement et le stockage des obus de *8,8cm*
Veille :
- à l'état des douilles des obus
- au bon état permanent du tube du canon
- au fonctionnement et à l'alimentation de la mitrailleuse coaxiale
- au bon fonctionnement du mécanisme de tourelle



Funker (radio)

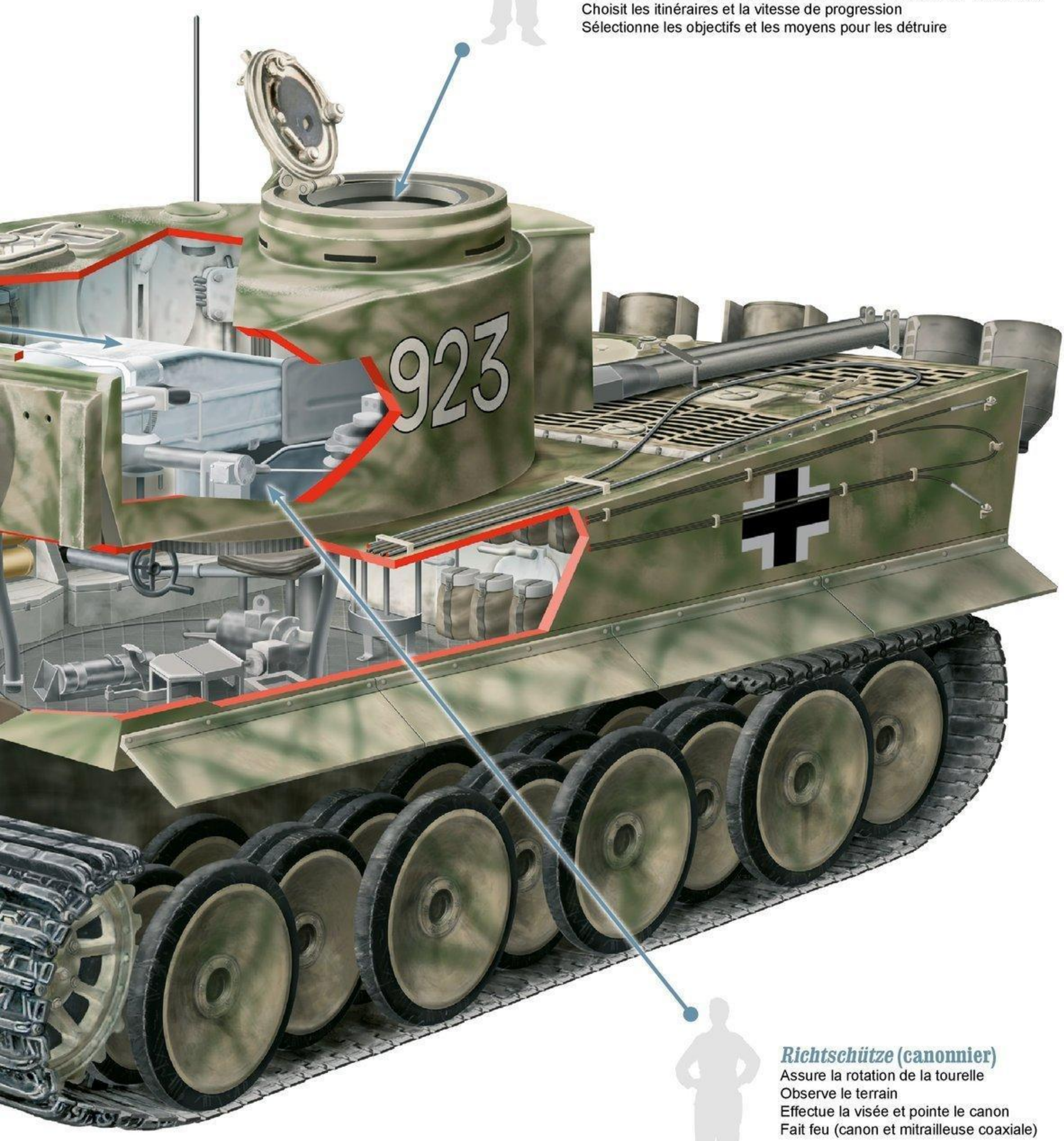
Manipule le poste émetteur-récepteur FuG 5
Manie la mitrailleuse MG-34 sous rotule en glacis
Est souvent de corvée (cuisine et recherche d'un couchage pour l'équipage)

Fahrer (pilote)

Vérifie les niveaux (eau, essence, huile, etc.) et le chargement des batteries
Pilote le char
Veille à ne pas présenter les parties vulnréables du char à l'ennemi en roulant
Observe le terrain (son champ de vision s'étend à partir de 5,5 mètres)
Dirige les travaux de maintenance de la machine exécutables par l'équipage

Bordführer (chef de bord)

Commande l'équipage (éventuellement un *Zug*
ou une *Kompanie* s'il a un rang élevé)
Observe le terrain (son champ de vision s'étend à partir de 15 mètres)
Choisit les itinéraires et la vitesse de progression
Sélectionne les objectifs et les moyens pour les détruire



Richtschütze (canonnier)

Assure la rotation de la tourelle
Observe le terrain
Effectue la visée et pointe le canon
Fait feu (canon et mitrailleuse coaxiale)

© J-M. Guillou – Batailles & blindés - 2015

LE DUO CHARGEUR-CANONNIER

Le chargeur, ou *Ladeschütze*, est baptisé « sac à douilles le frénétique » dans la *Tigerfibel*. Il a pour tâche principale d'alimenter le canon avec la munition choisie par le chef de char en fonction de la cible à traiter. De sa promptitude dépend évidemment la rapidité du tir. Généralement, le chargeur est un simple soldat qui est considéré comme formé après une très courte période d'entraînement. C'est habituellement par cette fonction qu'un bleu prend son premier service dans un Tiger. Bien que ce soit rare, il peut toutefois accéder aux plus hautes fonctions dans l'engin. Otto Carius, l'un des as les plus célèbres de la *Panzerwaffe*, a d'ailleurs commencé sa carrière de tankiste avec ce rôle ingrat.

Le poste du chargeur est relativement spacieux comparé à celui du canonnier, ce qui est nécessaire pour manipuler les munitions relativement longues destinées au tube de *8,8cm*. Responsable de l'approvisionnement, il doit les déballer au moment nécessaire, les manipuler avec soin et s'assurer du rapatriement des boîtes. Pour éviter que les charges ne soient déformées, elles doivent être maintenues en position couchée. Le *Ladeschütze* est aussi chargé de surveiller l'état des douilles et éjecter immédiatement de l'engin celles qui sont fissurées, cabossées, suintent l'humidité ou présentent des anneaux de forcement rayés ou un système de mise à feu endommagé. Il doit en outre bien connaître le code couleur différenciant les obus : la *Panzergranate 39* est noire avec un bout blanc, la *Panzergranate 40* est totalement noire, la charge creuse est grise et l'explosif est jaune. La fusée à retard ne peut être ajustée qu'avec une clé destinée à cet effet.

Le bon état du tube est sous la responsabilité du chargeur. Il doit vérifier la circuiterie, s'occuper du nettoyage, vérifier le bon fonctionnement des pièces mobiles. Le tube est huilé encore chaud après usage, le lubrifiant persistant est enlevé avant le premier tir lors de l'engagement suivant. Le tube doit être maintenu parfaitement propre : il est régulièrement inspecté, même la nuit. La mise à feu est interdite si le frein de bouche est abîmé. Ce dernier absorbe en effet à lui seul 70 % de la force du recul. Sans lui, les pistons absorbeurs de choc recevraient tout l'effort et seraient détruits. En temps normal, ils n'amortissent que 25 % du recul. Si leur circuit hydraulique fuit, le tir est tout autant proscrit. Notons que les 5 % du recul restants sont encaissés par le récupérateur pneumatique.

Le *Ladeschütze* s'assure aussi du parfait fonctionnement et de l'alimentation de la mitrailleuse coaxiale. Il reçoit une formation approfondie pour résoudre très rapidement l'ensemble des pannes possibles. Un des moyens de vérification consiste à retirer le cache-flammes et à appuyer sur le canon de la MG-34. Celui-ci doit s'enfoncer facilement sous la poussée d'un simple doigt et revenir immédiatement en position initiale lorsqu'il est laissé libre. Les cartouches doivent être propres et en bon état. La *Tigerfibel* insiste sur la nécessité d'éviter l'emploi des munitions suspectes larguées par l'aviation soviétique : elles sont explosives. Les bandes doivent être trempées dans du kérosène et secouées convenablement de manière à s'assurer de leur bonne articulation. Enfin, le chargeur est aussi responsable de faire les vérifications avant l'utilisation de la tourelle. L'énergie pour faire pivoter cette dernière provient d'une prise de force au niveau de l'arbre de transmission par l'intermédiaire d'un couplage hydraulique. Le système doit être débrayé au moment du démarrage du moteur et engagé pour partir au combat. Les trappes du *Funker* et du *Fahrer* doivent être fermées, cette situation est reportée sur une lampe qui s'éteint quand tout est convenablement scellé. Enfin, rien ne doit se trouver dans le chemin du tube.

Le canonnier est appelé *Richtschütze* ; dans la *Tigerfibel*, son surnom est « œil de bois l'infaillible ». C'est lui qui assure la rotation de la tourelle à l'aide d'une pédale basculante. Lorsque le talon l'enfonce sur l'arrière, la tourelle tourne vers la gauche. Si la pointe du pied l'enfonce vers l'avant, cela provoque une mise en mouvement vers la droite. La rapidité du pivotement est fonction de la pression exercée par le pied. Au minimum, une révolution complète prend une heure, à vitesse maximale, seulement une minute. En cas d'urgence, le chauffeur peut mettre des gaz pour pouvoir encore accélérer le pointage par une suralimentation du moteur hydraulique. L'ajustement final se fait manuellement, mais un *Richtschütze* expérimenté n'y a presque jamais recours : son pied suffit. À sa gauche, il dispose d'un indicateur d'azimut pour suivre les instructions du chef de bord. La gâchette de la commande électrique de tir du canon est placée au niveau de la manette d'élévation. C'est en fait un interrupteur qui ferme le circuit d'ignition en le connectant sur les 12 volts de la batterie. Le courant circule alors jusque dans le culot de la douille, et par effet joule, provoque le départ du coup. Le canonnier peut aussi tirer avec la mitrailleuse coaxiale grâce à une pédale de commande située sur le plancher du panier de tourelle, légèrement à droite de celle de direction.

Le télescope binoculaire TZF 9b est équipé d'un protège-front, évitant les blessures aux yeux dues aux cahots de la route. En général, après

◢ Le « fauve » chasse à l'affût. La position prise par cet équipage sur la photo est appelée « défilement de caisse », car seule la tourelle dépasse. Cette configuration permet de prendre à partie des adversaires tout en camouflant la portion la plus volumineuse de l'engin.
Archives Caraktère

que le chef de char a désigné un objectif, il lui faut 20 à 30 secondes pour l'acquérir, en particulier du fait de l'absence de dispositif de vision périphérique. À part son système de pointage, il ne dispose que d'une fente de vision sur la face latérale gauche du flanc de la tourelle.

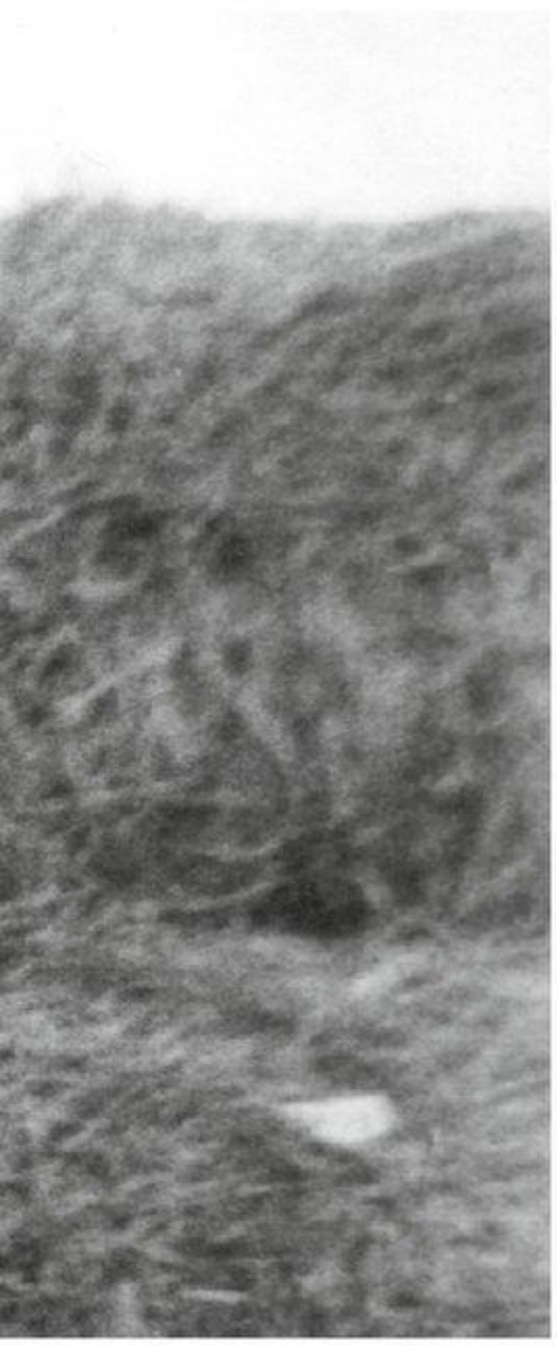
LE *BORDFÜHRER*

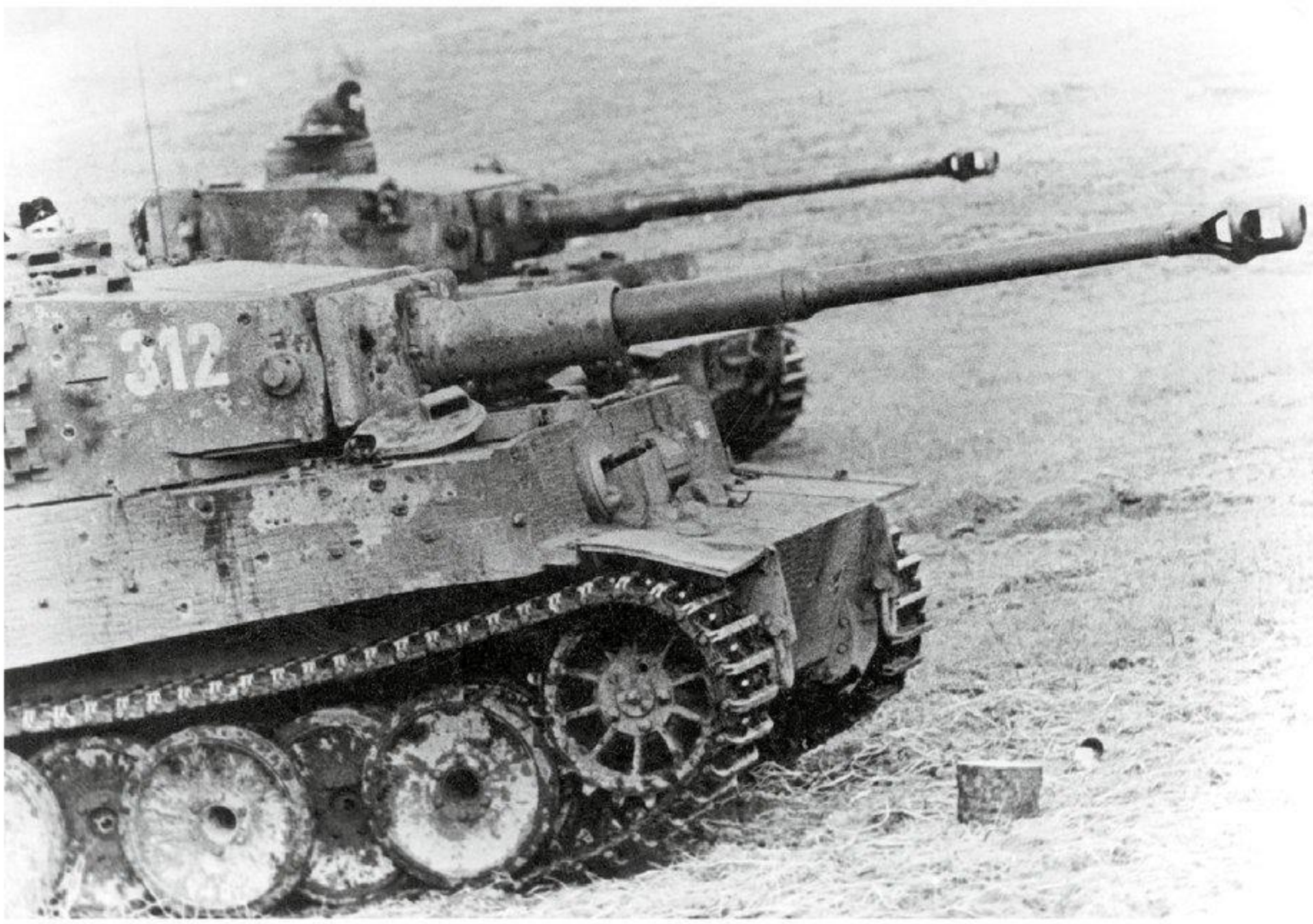
Le chef de char, ou *Bordführer*, reçoit le surnom de « pense vite et bien ». Le terme est choisi de la sorte, car cet officier ou sous-officier doit avoir la tête sur les épaules. Ce sont ses décisions qui rythment la vie à bord du *Panzer VI*. Il a soit le grade de *Leutnant*, s'il commande en sus de son engin un *Zug* de cinq chars, ou de *Feldwebel*, s'il n'a que son propre Tiger sous sa responsabilité. Il s'occupe essentiellement de coordonner les efforts de ses hommes. Il choisit la route, la vitesse de progression, les objectifs et les moyens pour les détruire. Dans un Tiger, un *Kommandant* dispose d'une multitude d'atouts, et s'il sait bien les exploiter, il engrangera un magnifique palmarès.

Le *Bordführer* doit être particulièrement conscient de la protection offerte par son engin. Un bon chef de bord positionnera son char de manière à maximaliser l'efficacité de son blindage. Rappelons que la cuirasse du *Panzer*, bien que très épaisse, est mal optimalisée du fait de l'utilisation de plaques verticales. Les Soviétiques disposent de chars équipés de pièces de 152 mm qui, par la quantité d'explosif emmagasinée dans le projectile, peuvent venir à bout d'un fauve. Les instructeurs qui ont rédigé le manuel insistent sur le fait qu'un obus qui se présente horizontalement a tendance à pénétrer droit suivant cet axe dans la matière. Or, plus un blindage est incliné, plus son épaisseur rapportée sur l'axe orthogonal est grande : elle est fonction de la tangente de l'angle d'inclinaison. Aussi, plus cette inclinaison est importante, plus le gain d'épaisseur relatif est élevé, et, par conséquent, la protection obtenue s'améliore sensiblement. Par ailleurs, les pressions hydrostatiques à l'endroit du point de pénétration du projectile dans la matière augmentent encore l'effet obtenu par un positionnement diagonal par rapport à l'impact. Pratiquement, un obus qui frappe une plaque de blindage est confronté à une contre-réaction de la matière comprimée par la pénétration initiale. Cet effet s'oppose à la progression du projectile dans l'acier. Si la plaque est suffisamment épaisse pour ne pas être perforée, elle résistera d'autant mieux. Le gain d'épaisseur obtenu par un bon positionnement peut donc permettre de dépasser la capacité de pénétration d'un vecteur cinétique et donc d'éviter une perforation. La *Tigerfibel* donne à ce sujet une règle empirique intéressante. Un char moyen équipé d'un calibre de 76 mm est capable, sous un bon angle d'attaque et à bonne distance, de percer la protection balistique d'un Tiger.

▲ Au combat, le *Bordführer* se doit de rentrer la tête dans le tourelleau. Cela lui évite de s'exposer inutilement aux balles ou aux éclats, mais elle a par contre l'inconvénient de limiter sa vision de l'environnement extérieur à travers les seuls épiscopes. US Nara

▼ Cette vue permet de comparer les deux types de tourelleaux montés sur Tiger. Celui de l'engin du second plan est cylindrique et a l'inconvénient de pouvoir être emporté par les obus qui viendraient à le toucher. Celui du « 312 » plan est moulé en goutte d'eau et favorise les ricochets ; il sera standardisé à partir de juillet 1943. Ceges # 566213



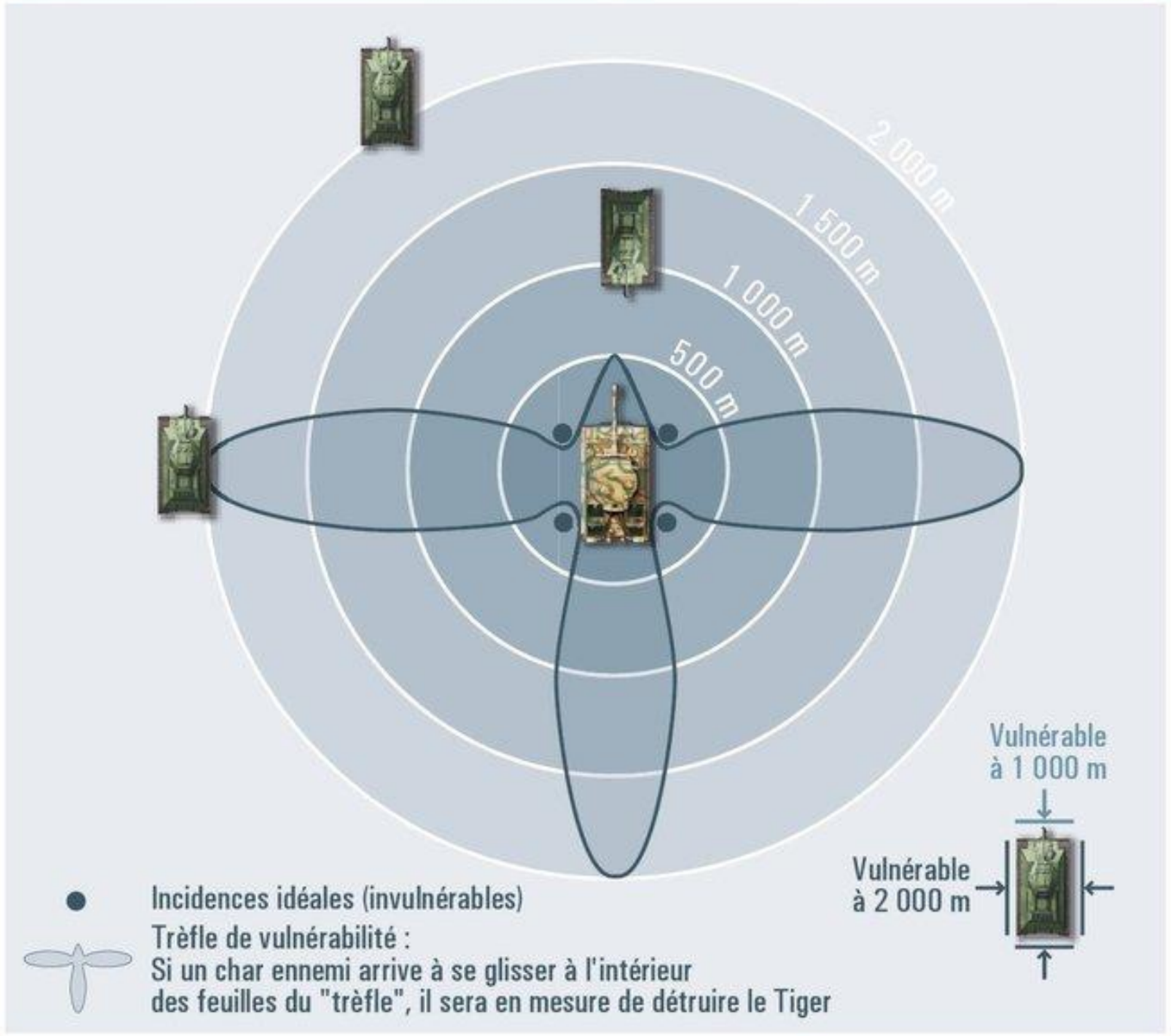


Par exemple, un T-34 pourrait l'emporter s'il s'approche perpendiculairement à la caisse du « fauve » à partir d'une portée de 1 500 mètres. Chaque centimètre de protection gagné par une modification de cette incidence oblige le véhicule hostile à s'approcher de 500 mètres pour obtenir un résultat similaire. Ce calcul fait appel à des fonctions mathématiques de type complexe et débouche sur une courbe en forme de trèfle à quatre feuilles.[voir ci-contre] ➤

Le trait plein symbolise la distance de danger. Si un adversaire parvient à entrer dans cette zone, il sera en mesure de détruire le char allemand. Les trèfles en pointillés, *a contrario*, représentent la zone dans laquelle l'adversaire peut lui-même être détruit. Ainsi, pour l'exemple choisi, un T-34 peut avoir son flanc perforé à 2 000 mètres. Le couple blindage-puissance de feu confère donc au *Panzer VI* un avantage en termes d'allonge de 500 mètres.

Par ailleurs, le manuel fait judicieusement remarquer l'existence de points rouges marquant des incidences idéales pour un Tiger. Sous cet angle d'approche, le blindé soviétique n'a aucun moyen de l'emporter, et ce, même à bout portant ! Ainsi, un bon *Bordführer* fera toujours en sorte d'engager ses adversaires à 45°. Soulignons une fois de plus l'esprit de simplification des Allemands. Pour communiquer efficacement avec son pilote, le chef de bord donnera en effet des ordres tels que : « petit-déjeuner », « midi », « café » ou « pain du soir ». Chacun de ces repas correspond en fait à une heure précise sur le cadran d'une horloge. Ainsi, l'ordre « midi » informe le *Fahrer* qu'il doit pivoter l'engin vers la droite pour se placer dans une position idéale correspondant à 13h30 afin qu'un adversaire se présentant de flanc se retrouve avec une trajectoire de tir totalement inefficace. Dans la *Tigerfibel*, cette représentation est adaptée pour les blindés alliés les plus courants à l'été 1943, à savoir : le T-34 modèle 43, le KV-1, le Lee, le Sherman à canon de 75 mm et le Churchill.

LE « TRÈFLE DE VULNÉRABILITÉ »

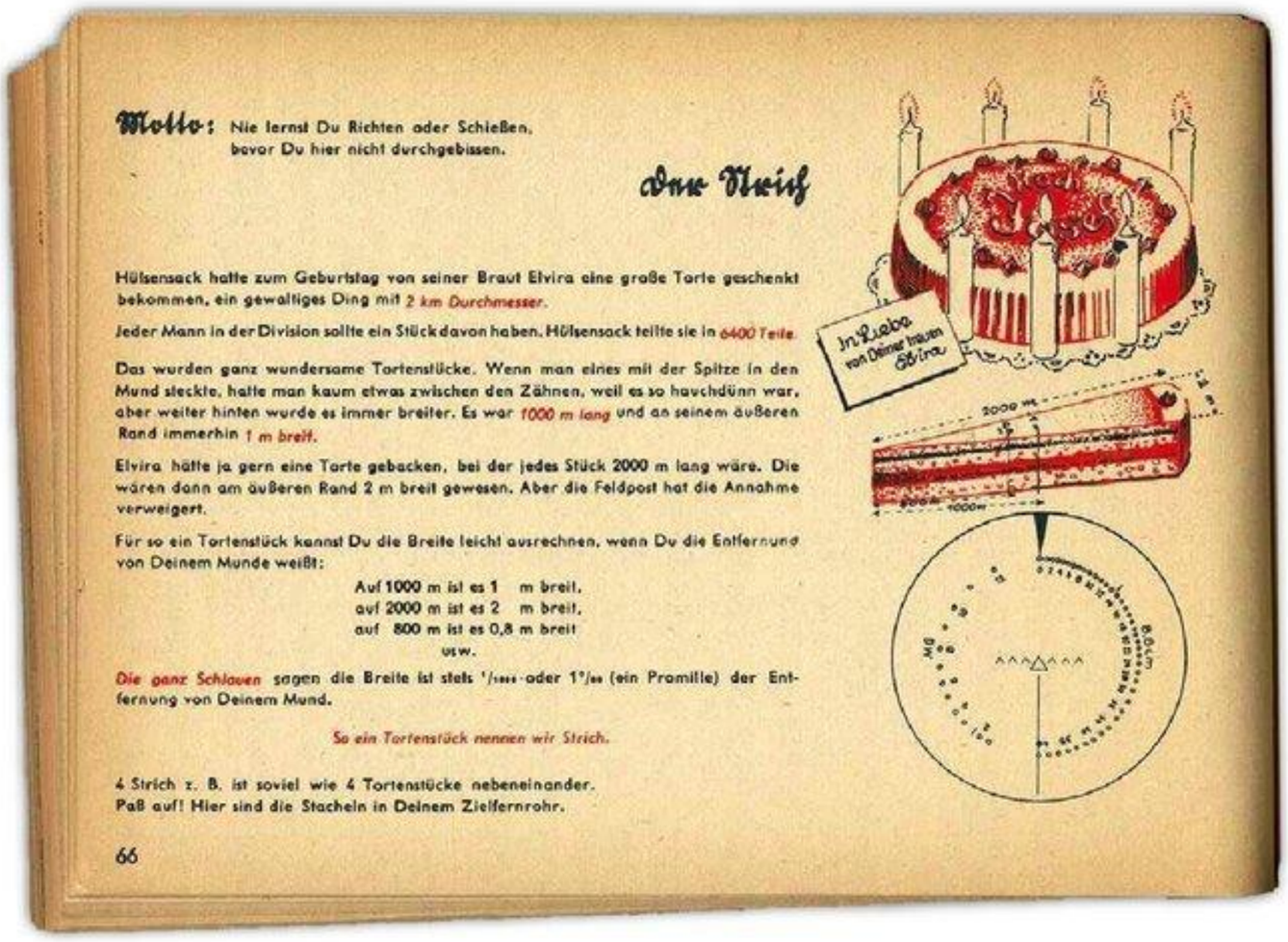


UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Le système de visée du Tiger est basé sur le principe mathématique du théorème de Thales (1). De petits triangles dans le réticule correspondent à une ouverture d'angle d'un seizième de grade (2). Au travers de l'opercule, à une distance de 500 mètres, la base du triangle équivaut à 50 cm de largeur ; à 1 km, elle représente 1 mètre. Les canonniers savent qu'un char moyen mesure 6 mètres de long. Si, sur le cadran, le blindé visé occupe la largeur de six triangles, la distance du but équivaut à 1 000 mètres. Par contre, s'il n'en fait que trois, c'est qu'il est distant de 2 000 mètres. Les combattants sont exercés à sans cesse répéter mentalement ces règles de trois pour que cela devienne un automatisme. La hausse est alors ajustée pour correspondre à l'éloignement de la cible. Le manuel insiste sur le fait que la luminosité ambiante influe sur l'appréciation des distances : plus le but est éclairé, plus il semble proche. De même, les cibles sombres paraissent plus lointaines que les claires. Cependant, la distance correcte ne correspond pas à la portée. En effet, si la hausse est réglée sur une portée d'un kilomètre, l'obus viendra frapper le sol à cette distance. Pour viser le centre d'un objectif de deux mètres de haut, il faut augmenter la hausse de quelques degrés.

La *Tigerfibel* insiste sur le fait que le tube de *8,8cm* dispose d'une vitesse initiale très élevée, ce qui lui permet de bénéficier d'une trajectoire très plate. Il ne faut donc pas augmenter de façon inconsidérée la hausse, au risque de passer au-dessus de l'objectif. Par contre, si la cible mesure au moins 2 mètres de haut, ce qui correspond *grosso modo* à la hauteur de la gueule du tube, un réglage sur une surestimation de l'éloignement ne posera aucun problème, l'horizontalité du parcours du projectile permettra à coup sûr d'atteindre le but.

Les instructeurs affirment avec logique que trois estimations valent mieux qu'une. À bord du char, un processus bien pensé entre en vigueur pour déterminer les paramètres de tir (3). Lorsqu'un ennemi se profile à l'horizon, le *Bordführer* le signale à son équipage. Le *Fahrer*, qui dispose d'un excellent champ de vision, donne son appréciation de la distance. Le chef de bord fait alors la moyenne entre sa propre évaluation et celle de son pilote. Ensuite, le *Richtschütze*, qui dispose quant à lui d'un système de mesure plus précis, donne la sienne. Le *Kommandant* détermine de nouveau la moyenne entre son dernier calcul et l'approximation de son canonnier. Il la majore de 15 % pour tenir compte de la hauteur et donne les coordonnées de tir finales. Le manuel insiste sur le fait que c'est le *Bordführer* qui a le dernier mot, en justifiant humoristiquement ce choix par le fait que c'est lui qui a la plus grosse solde.



Motto: Nie lernst Du Richten oder Schießen,
bevor Du hier nicht durchgebissen.

Onkel Theodor

Hülsensack hatte zum Geburtstag von seiner Braut Elvira eine große Torte geschenkt bekommen, ein gewaltiges Ding mit *2 km Durchmesser*.

Jeder Mann in der Division sollte ein Stück davon haben. Hülsensack teilte sie in *6400 Teile*.

Das wurden ganz wundersame Tortenstücke. Wenn man eines mit der Spitze in den Mund steckte, hatte man kaum etwas zwischen den Zähnen, weil es so hauchdünn war, aber weiter hinten wurde es immer breiter. Es war *1000 m lang* und an seinem äußeren Rand immerhin *1 m breit*.

Elvira hätte ja gern eine Torte gebacken, bei der jedes Stück 2000 m lang wäre. Die wären dann am äußeren Rand 2 m breit gewesen. Aber die Feldpost hat die Annahme verweigert.

Für so ein Tortenstück kannst Du die Breite leicht ausrechnen, wenn Du die Entfernung von Deinem Munde weißt:

Auf 1000 m ist es 1 m breit,
auf 2000 m ist es 2 m breit,
auf 800 m ist es 0,8 m breit
usw.

Die ganz Schlauen sagen die Breite ist stets $^1/_{1000}$ oder 1‰ (ein Promille) der Entfernung von Deinem Mund.

So ein Tortenstück nennen wir Strich.

4 Strich z. B. ist soviel wie 4 Tortenstücke nebeneinander.
Paß auf! Hier sind die Stacheln in Deinem Zielfernrohr.

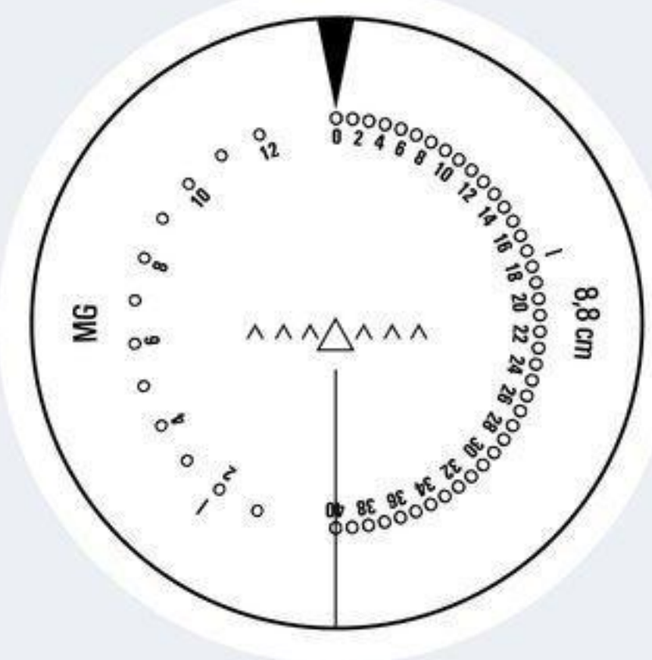
In Liebe von Deiner treuen Elvira

66

▲ Explication pour le moins pédagogique de la *Tigerfibel* de la graduation du viseur et du théorème de Thalès applicable à l'acquisition de la cible en prenant l'exemple d'un gâteau d'anniversaire…

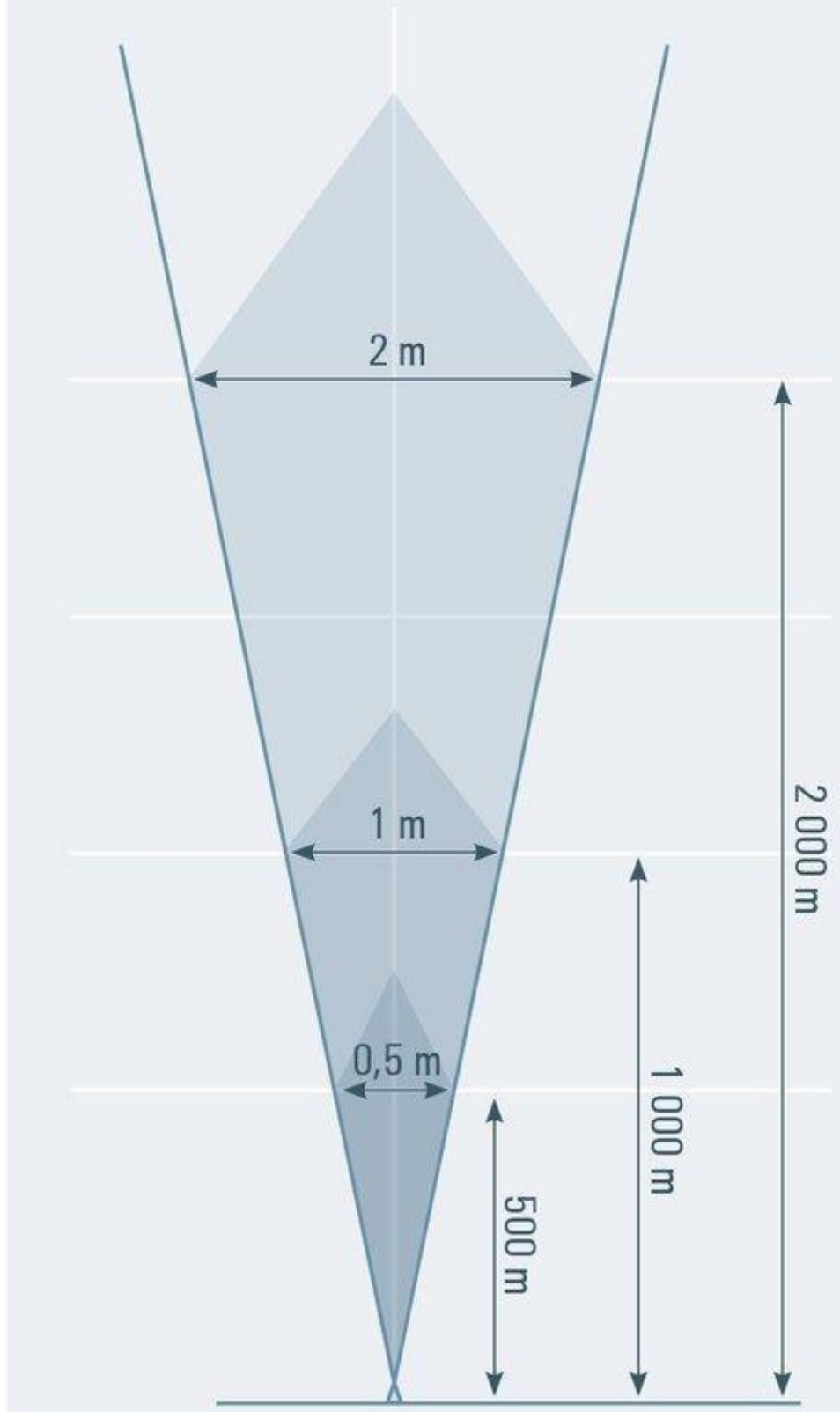
LA VISÉE D'UNE CIBLE ET LA SÉQUENCE DE FEU À BORD DU TIGER

Viseur Carl Zeiss TZF 9b (2)

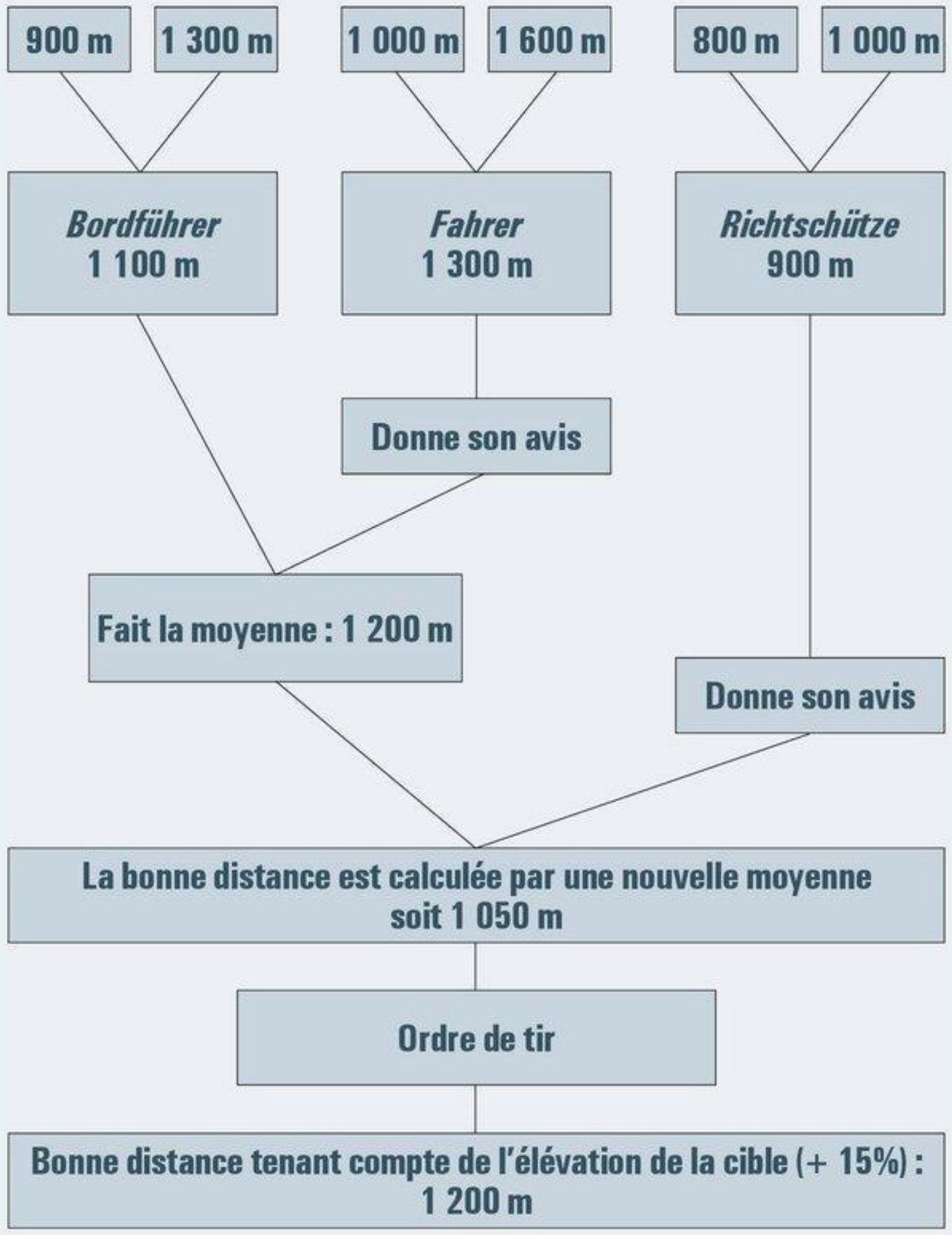


Cible

Thalès (1)



Paramètres de tir (3)



▲ Le Tiger utilise une arme à longue portée. La haute vitesse initiale des projectiles est très efficace pour détruire les chars ennemis à une distance telle que ceux-ci sont dans l'impossibilité de répliquer. Le chef de char porte ici le casque sur les oreilles et le laryngophone.
US Nara

▼ La page de la *Tigerfibel* incitant l'équipage à l'économie en munitions et en essence…

Panzerklau

Für jede Granate, die Du verschießt,
hat Dein Vater 100 RM Steuern bezahlt,
hat Deine Mutter eine Woche in der Fabrik gearbeitet,
ist die Eisenbahn 10 000 km weit gefahren!

Das bedenke vor jedem Schuß!

Sprenggranaten auf nicht erkannte Ziele „auf Verdacht" verschossen, auf Ziele, die mit MG erledigt werden können, sind ein Verbrechen.

Panzergranaten auf unbrauchbare Entfernung, auf erledigte Panzer, oder schlecht gezielt verschossen, geben nur Kerbschnitzarbeiten im Stahl!

Männer vom Tiger! Sparen!
Nützt den dicken Panzer aus! Ran!
Walzen ist billiger als MG!
MG ist billiger als Kanone!
Hülsen und Packgefäße abliefern!

Der Tiger säuft den Sprit kanisterweise.
Jeder Liter muß 3000 km weit gekarrt werden:

Männer vom Tiger! Sparen!
Geizt mit jedem Liter!
Laßt den Motor nicht unnütz laufen!
Weißt Du, wann der nächste Sprit kommt?

Der Tiger kostet mit allem Drum und Dran 800 000 RM und 300 000 Arbeitsstunden. 30 000 Menschen müssen einen ganzen Wochenlohn geben, 6000 Menschen eine Woche schuften, damit Du einen Tiger bekommst. Sie arbeiten alle für Dich.

Männer vom Tiger!
Bedenkt, was Ihr in den Händen habt!
Haltet ihn in Schuß!
Panzerklau geht um!
Schlagt ihn, wo Ihr ihn trefft!

91

Il revient ensuite au *Bordführer* de déterminer quelle est la bonne munition à utiliser pour traiter la cible. Sans fusée à retard, les obus explosifs arrosent d'éclats une zone de 40 mètres de large et 10 de profondeur. Ces projectiles sont appropriés pour détruire les canons antichars, les obusiers, les groupements de fantassins, les nids de mitrailleuses, les blindés légers sur roues ou chenillés, les fentes de vision. Avec une fusée à retard, s'ils pénètrent verticalement, ils détonnent à l'intérieur des bunkers en bois, des maisons, des abris, des forêts et même des petits blindés. Le phénomène de ricochet peut aussi être mis à profit pour atteindre des objectifs cachés. L'obus rebondira sur un sol ferme pour exploser 50 mètres plus loin à une hauteur de 4 à 8 mètres.

La *Panzergranate 39* est idéale pour détruire des chars moyens jusqu'à une portée de 2000 mètres. La *Panzergranate 40*, à plus haute vitesse initiale et ogive en tungstène, est réservée aux blindés lourds jusqu'à 1 500 mètres. Le tungstène étant une denrée rare en Allemagne, la *Tigerfibel* insiste pour qu'elle ne soit employée que contre les cibles qui ne peuvent être détruites autrement. La trajectoire étant plus plate, le manuel précise que la correction de la hausse doit être moins élevée, faute de quoi le projectile passera au-dessus de sa cible. Le *Panzer VI* emporte également quelques *Hohlladungsgranaten 39*. Ces charges creuses sont utilisées contre les engins fortement blindés jusqu'à une portée limitée à 1 000 mètres du fait de leur imprécision liée à leur faible vitesse initiale. Elles ne doivent pas être employées sur des objectifs camouflés dans des buissons, qui peuvent provoquer une explosion prématurée, rendant le tir inefficace.

En février 1943, la *Generalinspektion der Panzertruppen* publie un document afin d'aider le *Bordführer* à choisir la meilleure solution balistique possible. Il y est précisé les points spécifiques à viser et quel type d'obus sera le plus efficace pour détruire les chars ennemis les plus difficiles à neutraliser.

L'armement secondaire est aussi utilisé d'une manière rationnelle. La MG-34 de caisse est employée contre les hommes, les chevaux et les voitures jusqu'à 200 mètres. La mitrailleuse coaxiale, placée plus haut et au tir plus précis du fait de sa fixation à la culasse du tube, sera exploitée pareillement mais sur des buts éloignés jusqu'à 400 mètres.

Les armements individuels embarqués répondent eux aussi à des besoins spécifiques. Les pistolets du lot de bord sont destinés à se débarrasser des fantassins ennemis qui tenteraient de monter sur la plage arrière. Les MP-40 sont principalement consacrées au nettoyage des fossés et des nids de mitrailleuses. Les grenades sont utilisées contre les trous de fusilier. Les lance-pots fumigènes sont réservés à créer des écrans de fumée pour retraiter en cas d'opposition trop forte.

La *Tigerfibel* responsabilise les équipages à l'utilisation la plus économique possible des moyens de destruction employés : « pour tous les obus que vous tirez, votre père a payé 100 *Reichsmark* de taxe. Votre mère a travaillé une semaine dans une usine. Un train a dû parcourir 10 000 km. Un projectile envoyé sur une cible incertaine ou qui peut être détruite par une mitrailleuse est un gaspillage criminel. Un perforant tiré à une distance trop élevée, sur un char endommagé ou un coup mal ajusté ne provoque qu'un éclat d'acier. Hommes des Tiger, soyez économes ! Faites un bon usage de votre épais blindage. Soyez résolus. Il est meilleur marché d'écraser que de tirer à la mitrailleuse. Une rafale de mitrailleuse est moins coûteuse qu'un coup de canon. Votre engin aspire le carburant dans les bidons. Chaque litre a dû être transporté

sur 3000 km. Hommes des Tiger, soyez économes ! Soyez avares avec chaque litre. Ne laissez pas tourner votre moteur inutilement. Savez-vous quand vous parviendra votre prochaine ration ? »

UN INVESTISSEMENT RENTABLE ?

En plus d'être coûteux et difficile à produire, le *Panzer VI* est aussi un engin très compliqué à manier. Seuls des équipages triés sur le volet, formés avec la plus grande attention sont aptes à l'utiliser d'une manière efficace. Sa maintenance est lourde et nécessite également un grand nombre de spécialistes dont l'Allemagne a cruellement besoin. Pour toutes ces raisons, jamais le *III. Reich* ne parviendra à en aligner un nombre suffisant pour obtenir une victoire stratégique. Vu sous cet angle, se concentrer sur la mise en production d'un char moyen, nécessitant 60 % de ressources en moins et plus facile à mettre en œuvre, semble être une décision plus rationnelle. Pourquoi dans ce cas Berlin s'est échiné à le maintenir en production et même à lui trouver un remplaçant plus puissant pour lui succéder ?
Simplement parce que le Tiger est avant tout destiné à accomplir une mission tactique spécifique : obtenir une percée dans le dispositif adverse. Brèche que des engins moins lourds peuvent ensuite exploiter sans avoir été étrillés par l'effort initial. Si le déploiement d'un char lourd, insensible aux coups de l'adversaire, évite la perte de trois *Panzer* moyens, il devient judicieux de consentir la dépense colossale pour sa montée en ligne. Les exemples sont nombreux où les Tiger se sont illustrés dans ce rôle d'« économiseur de sang » : Kharkov, Villers-Bocage, les crêtes de Caen, etc. Certes, ils ont échoué dans la fournaise de Koursk, mais ont incontestablement été chaque fois à l'origine des brèches ouvertes dans les épaisses défenses de l'Armée rouge au sud du saillant ! Cependant, quelle aurait été l'avancée de la *4. Panzer-Armee* dans le guet-apens soviétique si ses *Panzer VI* avaient été remplacés par un nombre double de *Panzer IV* ? Il y a fort à parier que l'échec germanique eût été encore plus cuisant ! ■

▲ Le *Panzer VI* est un char de rupture capable de tirer des obus explosifs en appui aux fantassins. Si le fauve leur est très utile, la réciproque est vraie, les soldats assurant une protection rapprochée efficace au profit de ces engins patauds. US Nara

▼ Les Tiger ont été alignés à Koursk et s'y sont révélés très efficaces en enfonçant le front, en dépit des pertes subies. Mais des engins plus légers n'auraient pas été en mesure d'entamer à ce point le dispositif de l'Armée rouge. US Nara

◢ Le double T renversé est l'insigne tactique de la *SS-Panzer-Grenadier-Division* « Das Reich » à Koursk. Le fait d'intégrer une *schwere SS-Panzer-Kompanie* est une chance dont seules les divisions de *Panzer-Grenadiere* d'élite de la *Waffen-SS* et la « Großdeutschland » de la *Heer* pourront se targuer. Ceges # 566129

ET SI LA GUERRE AVAIT DURÉ UN AN DE PLUS ?

2ème PARTIE : VERS LA SUPRÉMATIE TECHNOLOGIQUE DES ALLIÉS

La première partie de notre étude s'est attachée à démontrer les efforts de standardisation entrepris par la *Panzerwaffe* à la toute fin de la Seconde Guerre mondiale et la poursuite de ceux de l'industrie visant à préserver son avance technologique, ce alors que l'Arme blindée allemande ne dispose même plus des moyens de mettre en œuvre de nouveaux matériels. Les travaux des ingénieurs du *III. Reich* apparaissent d'autant plus vains que les Alliés ne restent pas inactifs et planchent eux aussi sur une gamme de matériels des plus sophistiqués…

Par **Yann Mahé** et **Laurent Tirone**

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

Depuis 1941, États-Unis et Union soviétique ont globalement la même approche en privilégiant une conception industrielle des opérations mécanisées. Sherman et T-34 sont en effet des chars rustiques, bien équilibrés, aisés à produire (par le secteur automobile civil pour le premier, par une industrie déjà en ordre de marche dans le cadre des plans quinquennaux de Staline pour le second), s'inscrivant dans une démarche de facilitation de la maintenance et de la logistique pour parvenir à une parfaite fluidification des opérations. La confrontation avec le Tiger et le Panther à partir de 1943 contraint néanmoins les Alliés à concevoir des machines mieux armées et mieux protégées. Les engins sur lesquels planchent leurs ingénieurs n'échappent pas à cette règle.

LES ÉTATS-UNIS : L'ABANDON DE L'APPROCHE INDUSTRIELLE DU CHAR

Prise dans une logique réservant le combat antichar aux *Tank Destroyers* (le M36 Jackson remplace le M10 à la fin du conflit), l'*US Army* a mal appréhendé la puissance des *Panzer*, et les tankistes de l'Oncle Sam, combattant jusqu'à la fin de la guerre avec des engins notoirement inférieurs à ceux alignés par l'ennemi, l'ont souvent payé comptant. Toutefois, à partir du second semestre 1944, des machines bien plus performantes sont à l'étude, et leur entrée en service à l'horizon 1946 aurait incontestablement compliqué la tâche des *Panzer* E-50 et E-75, avec seize divisions blindées déployées sur le théâtre d'opérations européen (*1st* à *14th*, *16th* et *20th*, toutes du modèle *Light*, c'est-à-dire à 77 chars légers et 168 moyens, sauf les *2nd* et *3rd* qui sont *Heavy*, autrement dit à 158 chars légers et 232 moyens). Sans même évoquer les bataillons indépendants, cette force déployée face aux *Panzer-Divisionen* sur le front de l'Ouest représente un potentiel de 1 394 chars légers et 2 816 moyens. Alors quel matériel aurait dû être pris en compte par l'Arme blindée américaine en cas de prolongation du conflit mondial ?

Aux M5 Stuart des *Cavalry Groups* indépendants et des bataillons de reconnaissance des divisions blindées devait logiquement succéder le M24 Chaffee, qui commence d'ailleurs à remplacer le vénérable char léger à partir de novembre 1944. Présentant des performances globalement analogues, cet engin plus lourd de 4 tonnes a le gros avantage d'être mieux blindé et d'être armé du canon M6 L/40 de 75 mm du Sherman. Le bénéfice est substantiel pour ce char dévolu, comme son prédécesseur, aux missions de reconnaissance et de surveillance des flancs des *Armored Divisions* : en cas de mauvaise rencontre, ce gain en protection et en puissance de feu lui offre davantage de chance de se sortir indemne du combat, par le passé souvent fatal à de nombreux Stuart démunis avec leur petit tube de 37 mm. Les « gros bataillons » des divisions blindées américaines sont, eux, en attente d'un remplaçant du Sherman, et les travaux lancés en ce sens débouchent sur un char lourd dont le châssis, capable d'encaisser un poids important et très polyvalent, offre d'immenses possibilités de développement, surtout à la lueur des engagements contre des *Panzer* de plus en plus lourds et sophistiqués. Dès mai 1942, l'*US Army* a en effet lancé des études relatives à un éventuel successeur du Sherman, avec le *Medium Tank* T20 pesant une trentaine de tonnes et armé d'un canon M1 de 76,2 mm. En découlent plusieurs propositions, dont certaines font appel à des canons automatiques ou encore à des transmissions électriques. Loin d'être convaincants, ces projets sont annulés, et le programme donne naissance aux T20E3 et T23E3 plus classiques, qui auraient dû entrer en production sous la désignation de M27 et M27B1. Dans les faits, ces machines sont comparables au *Panzer IV lang* et n'auraient certainement pas permis à l'Armée américaine de véritablement effectuer un saut qualitatif, notamment à cause du canon de 76 mm. Les recherches se portent alors sur le *Medium Tank* T25 doté d'une pièce de 90 mm, mais ce char se révèle lui aussi insuffisant à cause de son blindage trop faible. La proposition suivante est en revanche bien plus intéressante : le *Medium Tank* T26E1 à canon de 90 mm est mieux protégé, au point d'être, fin juin 1944, déclassifié en *Heavy Tank* ! Le prototype définitif prend alors la désignation de T26E3. Sous l'impulsion du général Devers, et malgré l'opposition du plus ardent défenseur du Sherman, le général McNair, qui ne veut pas entendre parler d'un quelconque successeur, la production de série débute en novembre sous la nomenclature définitive de *Heavy Tank* M26 Pershing.

Difficile de nier le bond qualitatif effectué par l'*US Army* avec l'adoption du M26 Pershing appelé à remplacer le Sherman, qui a rendu de bons et loyaux services et jusqu'ici parfaitement adapté aux besoins de l'Arme blindée américaine.
US Nara

Le M24 Chaffee est le successeur logique du M5 Stuart arrivé à bout de potentiel. Avec son blindage compris entre 15 et 38 mm et son canon de 75 mm, il est plus adapté aux missions de reconnaissance. Celui-ci, appartenant au *18th Cavalry Squadron*, est photographié dans les Ardennes en janvier 1945. Le Chaffee restera en service dans certaines armées du globe jusqu'au début des années 1970.
US Nara

▲ Alors que le Sherman répondait à une problématique essentiellement industrielle, le M26 Pershing est davantage le résultat d'un débat interne à l'*US Army* portant sur la nécessité de disposer d'un char mieux blindé et plus puissamment armé, combiné aux enseignements tirés de plusieurs programmes de chars moyens (T20 à T25).
US Nara

▼ Tout comme son homologue allemand de *8,8cm*, dont il se veut une réponse, le canon M3 de 90 mm découle d'une pièce antiaérienne. Son montage dans la tourelle du M26 procure aux tankistes américains une machine enfin capable de tenir tête à la plupart des *Panzer*, exception faite du Tiger II.
US Nara

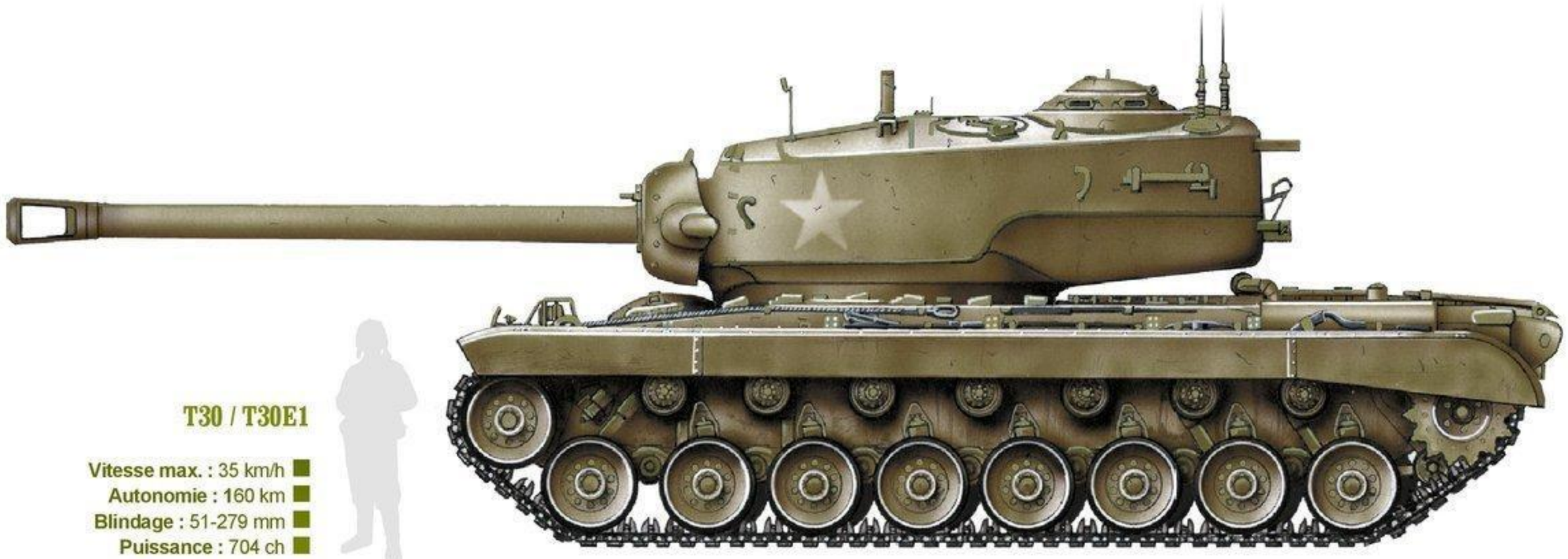
Pourtant, en dépit de l'important bond qualitatif qu'il représente et de l'indétrônable supériorité tactique du *Panzer V* Panther sur le champ de bataille européen, le déploiement du Pershing en Europe n'apparaît pas comme une priorité. En effet, son poids de 41,9 tonnes ne permet pas un transport rapide par bateau et effraie le Génie, qui estime ne pas disposer de ponts adaptés. Finalement, sur les 310 exemplaires envoyés en Europe (sur environ 2 000 produits au cours de l'année 1945), seulement une vingtaine de M26 sont répartis en février 1945 au sein des *3rd* et *9th Armored Divisions*. Nul doute que la prolongation des hostilités aurait poussé l'état-major américain à davantage de pragmatisme et à accomplir les efforts nécessaires à l'acheminement en Europe des engins produits pour contrebalancer l'apparition des *Panzer* de nouvelle génération. Au feu, l'emploi du M26 Pershing ne diffère en rien de celui du Sherman : conformément à la doctrine officielle de l'Armée, il assure prioritairement l'appui de l'infanterie, comme au cours de la bataille du pont de Remagen au mois de mars, et ne se confronte aux *Panzer* que lors de combats de rencontre. L'engagement au feu du char lourd est concluant, même si son canon M3 de 90 mm, bien que capable de percer 107 mm d'acier à 1 000 mètres, est en réalité inférieur au tube *KwK 43 L/71* de *8,8cm* du Tiger II.

C'est justement la raison qui conduit les Américains à développer une variante, surnommée Super Pershing, davantage « taillée » pour la lutte antichar : dotés d'une pièce de 90 mm T15E2 longue de 70 calibres, ces T26E4 sont envoyés en Allemagne afin d'être expérimentés sur le terrain. Dès leur arrivée en Europe, ces chars lourds sont surblindés avec des plaques épaisses de 40 mm sur l'avant de la caisse et de 80 mm (découpées sur un Panther) sur la partie frontale de la tourelle, ce surpoids de 5 tonnes n'étant pas sans conséquence pour les suspensions et surtout les galets avant, qui s'usent de manière prématurée. Doté d'une grande vitesse initiale (1 173 m/s), ce nouveau canon de 90 mm est capable de transpercer 220 mm de blindage incliné à 30° à une distance de 900 mètres avec un obus HVAP (*High Velocity Armor Piercing*) à pointe en tungstène. Autant dire que le Panther *Ausf. F* et tous les chars allemands du programme E – à l'exception du E-100 – sont à sa merci.

Bref, les Américains disposent déjà d'un engin capable de damer le pion aux E-50 et E-75, alors que ceux-ci ne sont encore qu'au stade de la planche à dessin ou de prototype… D'ailleurs, signe de l'avance prise par les Américains, pas moins de 1 000 T26E4 Super Pershing sont prévus, même si seulement 25 exemplaires voient le jour, l'après-guerre n'imposant pas, selon l'*US Army*, d'aligner des chars aussi coûteux. Pour autant, si la Seconde Guerre mondiale avait dû se poursuivre, l'Oncle Sam aurait pu déployer rapidement ces monstres de 46,9 tonnes dotés d'une grande puissance de feu.

L'arrivée des *Panzer* de dernière génération et surtout la mise au point du châssis du M26 Pershing permettent aux Américains d'imaginer la conception de chars plus lourds encore. Pour ce faire, la plate-forme de l'engin est rallongée et reçoit deux galets supplémentaires par côté, couplés aux barres de torsion d'origine. Une nouvelle tourelle est dessinée afin d'accueillir un télémètre à coïncidence affinant la précision des tirs et un canon T5 de 105 mm, dont l'obus-flèche perfore 190 mm de blindage vertical à 2 000 mètres. L'augmentation de la masse à 64,2 tonnes impose l'adoption d'une nouvelle motorisation, en l'occurrence un 12 cylindres Ford GAC de 650 ch permettant une vitesse de pointe de 34 km/h, mais à la consommation d'essence telle que les réservoirs doivent être portés à 1 140 litres afin d'assurer une autonomie maximale de 160 km sur route. Assemblé à huit exemplaires, ce *Heavy Tank* T29 aurait pu être décliné en une version plus typée « antichar », tel le T32 doté du canon T15E2 de 90 mm du Super Pershing capable de tirer des projectiles APCR (*Armor Piercing Composite Rigid*). Pesant 54 tonnes, le T32 est motorisé par un V12 Ford GAC développant 770 chevaux. Le rapport puissance/poids est donc en nette amélioration par rapport à celui du T29. Quatre exemplaires sont assemblés de 1945 à 1947, et une production en série aurait pu avoir lieu si besoin compte tenu du potentiel industriel américain.

▲ L'adoption d'un canon plus long et puissant de 90 mm pour le T26E4 Super Pershing répond justement à la nécessité de disposer d'un char capable de se mesurer au Tiger II. Prévu à hauteur de 1 000 exemplaires, le Super Pershing n'est finalement l'objet que d'une production symbolique s'élevant à 25 engins. L'un d'eux s'adjuge tout de même un Tiger II et un Panther à Dessau le 4 avril 1945. US Nara



T30 / T30E1

Vitesse max. : 35 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 51-279 mm
Puissance : 704 ch

Tirant partie de l'expérience de leurs tankistes confrontés au Tiger II, les Américains dessinent, en 1945, le *Heavy Tank* T30, un T29 mieux protégé et armé d'un canon T7 de 155 mm long de 40 calibres (6,20 mètres), dont l'obus de 43 kg (!) affiche une vitesse initiale de 700 m/s. Pesant 68,7 tonnes, ce char lourd est motorisé par un 12 cylindres en V Continental AV-1790-3 développant 704 chevaux. La protection de la tourelle est conséquente, avec un masque de canon épais de 279 mm, soit 19 mm de plus que celui du Maus et du E-100 ! La suspension du T30 est constituée de huit galets doubles indépendants couplés à une suspension à barres de torsion.

De ce modèle déjà très impressionnant est dérivé le T30E1, quant à lui armé d'un canon L/40 T180 de 155 mm à chargement automatique susceptible de perforer 353 mm d'acier à toutes distances avec un projectile à charge creuse. Avec une telle puissance de feu, ces *Heavy Tanks* T30 et T30E1, que l'armement tendrait à classifier comme un canon automoteur pourvu d'une tourelle, n'auraient laissé aucune chance aux *Panzer* standards de la classe E-50/E-75, ni même aux super-lourds E-100 et Maus.

Bien que susceptible d'entrer en production rapidement, moyennant quelques mises au point, le T30 n'est qu'un véhicule de transition en attendant le développement d'un autre *Heavy Tank*. Simple modification du précédent, demandée le 17 mai 1945 afin de réduire les coûts de développement d'un nouveau char lourd, le *Heavy Tank* T34 de 65,2 tonnes est armé d'un canon T53 de 120 mm dérivé d'une pièce antiaérienne. La volée du tube impose le boulonnage, sur la nuque de tourelle, d'un contrepoids afin d'équilibrer l'ensemble ! En 1945, l'engin n'est pas encore abouti puisque, en dépit de sa puissance de feu, l'arme présente de nombreux défauts. Ainsi, lors d'essais de tir, des concentrations dangereuses de fumée et de monoxyde de carbone sont détectées à l'intérieur de la tourelle après quelques coups. En outre, les retours de flammes conduisent au moins deux tankistes à l'hôpital et occasionnent des cheveux et des sourcils roussis chez plusieurs autres ! De ce fait, le T34 inaugure des dispositifs en avance sur leur temps, comme un évacuateur de fumée, composé d'une chambre cylindrique, monté autour du tube. Si la carrière des T34 se limitera à celle de simples démonstrateurs, ils auraient pu être des engins de présérie destinés à remédier, à la lueur de l'expérience du terrain, aux défauts de jeunesse révélés en vue d'une fabrication de masse.

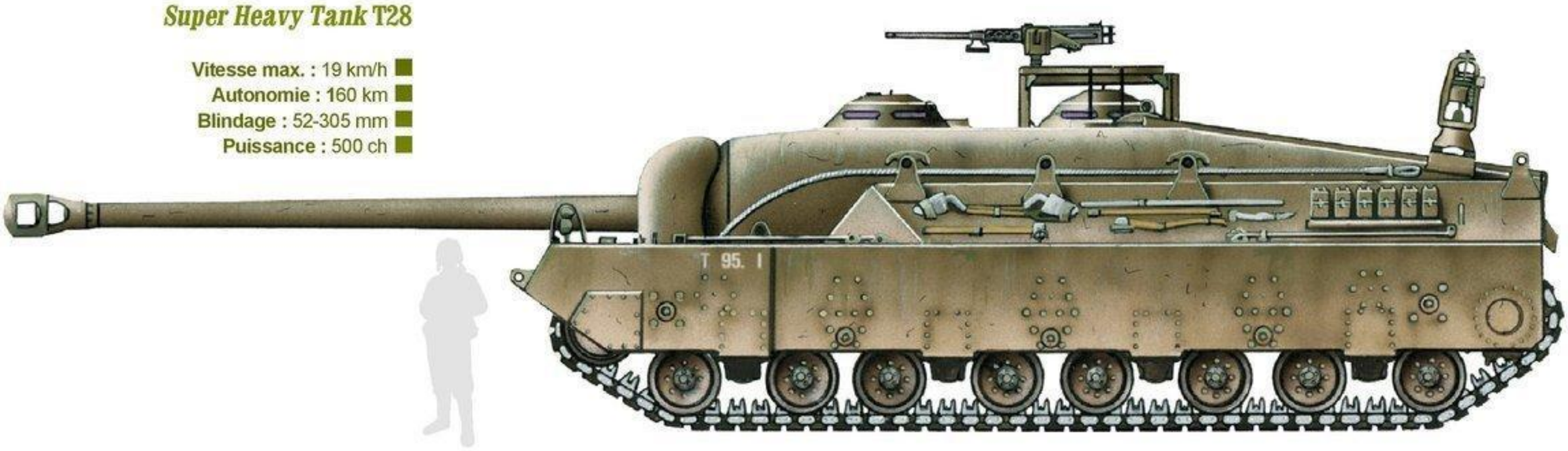
Au final, aucun de ces projets ne dépasse le stade du prototype, mais il est intéressant de noter que tous les chars lourds dérivés du Pershing sont à une étape bien plus avancée que ne le sont ceux des Allemands.

UNE ARTILLERIE AUTOMOTRICE SURPUISSANTE

Fin 1944, les Américains planchent sur un nouveau char super-lourd en mesure de faciliter les opérations de percée sur la ligne « Siegfried » (puis, éventuellement, dans le cadre de la stratégie du « Germany first, Japan next », de s'en prendre aux fortifications nippones lors du débarquement envisagé au Japon). L'objectif de l'*US Army* est de disposer de cinq prototypes d'un *Super Heavy Tank* avant d'éventuellement passer une commande de 25 exemplaires. L'idée d'une tourelle est rapidement abandonnée au profit d'une casemate disposant du blindage frontal à peine croyable de 305 mm d'épaisseur ! Le *Super Heavy Tank* T28 est armé d'un canon T5E1 de 105 mm, dont l'obus HVAP-T29E3 transperce 248 mm de blindage à 1 000 mètres et 190 mm à 2 000 mètres sous une incidence de 90°. Pour accélérer la mise au point du T28, les ingénieurs reprennent le moteur et la boîte de vitesses – considérablement raccourcie – à trois rapports avant et une marche arrière du M4. Toutefois, les 500 chevaux du moteur Ford ont du mal à déplacer les 86,2 tonnes de ce mastodonte, dont la vitesse maximale, sur le terrain, ne peut excéder les 13 km/h, sans même parler de sa consommation en essence gargantuesque, qui frôle les 1 000 litres aux 100 km (!) et est heureusement

Super Heavy Tank T28

Vitesse max. : 19 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 52-305 mm
Puissance : 500 ch



compensée par quatre réservoirs d'une contenance totale de 1 500 litres autorisant une autonomie de 160 km. En revanche, en dépit de sa masse, le T28 parvient à se déplacer en terrain meuble grâce à ses quatre trains de roulement *Horizontal Volute Suspension Systems* (HVSS). Le poids du T28 est ainsi réparti sur quatre chenilles de 328 mm de largeur, affichant une pression au sol équivalente à celle d'un Sherman. Pour faciliter son déplacement, les trains de roulement extérieurs sont démontables en trois heures grâce à deux petites grues hydrauliques installées à l'arrière. Désignés un temps 105 mm *Gun Motor Carriages* T95, les deux seuls prototypes assemblés ne sortent pas des terrains d'essais du fait de la cessation des hostilités, mais les tests préliminaires auraient pu aboutir à une production en série à la fin de l'année 1945. Sa mise en service aurait alors procuré à l'*US Army* un pendant du *StuG*, mais le déploiement d'un engin aussi lourd et à la largeur aussi excessive (4,39 m !) n'aurait pas été sans poser quantité de problèmes sur le terrain.

▲ Un duo qui pèse son poids : à côté d'un « char super-lourd » T28 (au centre) et d'un automoteur d'artillerie T92 *Howitzer Motor Carriage* (monté sur la remorque d'un tout aussi monstrueux porte-char M26 Pacific Dragon), le « petit » blindé aérotransportable M22 Locust fait office de vulgaire jouet ! US Nara

▼ Avec son double train de roulement, sa silhouette basse et son canon de 105 mm, le T28 est certainement l'un des blindés les plus atypiques de l'arsenal de l'*US Army*. US Nara

Dans le domaine de l'artillerie de campagne automotrice, les Américains ne sont pas en reste, avec le T92 *Howitzer Motor Carriage* qui combine un châssis modifié de M26 Pershing avec un obusier lourd M1 *Howitzer* de 240 mm capable d'expédier un obus de 160 kg à plus de 23 000 mètres. En mars 1945, une production limitée est lancée, et, en juillet de la même année, un prototype est assemblé. Cet automoteur expérimental aurait pu s'opposer aux futurs *Waffenträger 17cm K72, 21cm MRS 18/1 und 30,5cm GRW (Sf.)* Grille, d'autant qu'une version, désignée T93 *Gun Motor Carriage*, armée d'un *8-inch* (203 mm) M1 *Gun* était en préparation.

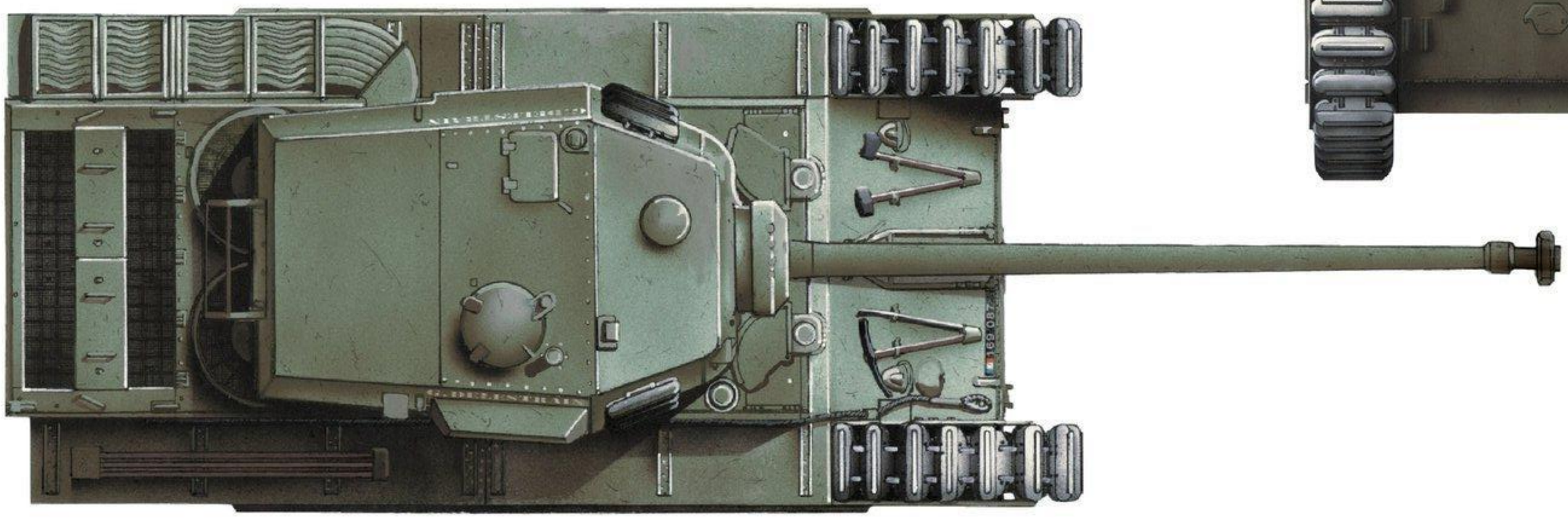
LES FRANÇAIS SUR LE CHEMIN DE L'ARL-44

Avec ses divisions blindées (1re, 2e et 5e DB) articulées sur le modèle des *US Armored Divisions* (la 2e DB en *Heavy*, les deux autres en *Light*), l'Armée française réclame, à peine la libération terminée, la conception d'un char « de transition » de construction nationale en repartant des recherches clandestines effectuées par le CDM (« Camouflage du matériel », organisation de l'armée de Vichy poursuivant en secret les recherches et développements sur les matériels militaires en violation de l'armistice du 22 juin 1940) durant l'Occupation. Malheureusement, le programme, lancé dès novembre 1944, ne pourra déboucher dans les délais espérés, et son introduction au combat restera un vœu pieux. L'appareil doit recevoir un canon de 75 mm mis au point par Lafargue et dérivé du SA 32, disposer d'une protection équivalente à celle du Sherman et son poids ne pas excéder 35 tonnes avec un blindage porté au maximum à 60 mm. Le but est d'obtenir un engin pouvant être produit à 500 exemplaires (cadence mensuelle de 50-70 par mois) sans délais, ni essais, ni prototype. Pour le développement, les ingénieurs des anciennes firmes APX (les Ateliers de Puteaux) et AMX (les Ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux) sont rassemblés, la production devant être confiée aux Ateliers de construction de Rueil (ARL), d'où la dénomination du char : ARL-44, 1944 désignant bien sûr l'année de conception. Pour gagner du temps, les équipes s'inspirent du train de roulement du B1bis, mais les travaux sont lents du fait du manque d'infrastructures en région à la suite des bombardements alliés.

En février 1945, l'Armée se montre sceptique, le nouveau char français ne présentant sur le papier aucun avantage par rapport au Sherman. Obligées de revoir leur copie, les équipes imaginent un engin plus lourd, au blindage maximal de 120 mm, avoisinant les 45 tonnes et armé d'un canon plus puissant. Malgré la fin des hostilités, les travaux sur l'ARL-44 se poursuivent, une commande de 60 engins ayant été confirmée, à la fois par fierté nationale mais aussi pour maintenir le savoir-faire et l'activité industrielle dans les sites concernés. Le châssis de l'ARL-44 est surmonté d'une tourelle ACL1 des Ateliers de la Loire, dotée d'un canon américain de 76 mm, mais l'armement du premier prototype sorti en mars 1946 est jugé insuffisant, ce qui pousse les Français à se tourner vers un canon de DCA navale de 90 mm à frein de bouche logé dans une nouvelle tourelle produite par Schneider.

ARL-44

- **Vitesse max. :** 35 km/h
- **Autonomie :** 350 km
- **Blindage :** 40-120 mm
- **Puissance :** 575 ch



▲Un Tortoise s'affranchit d'un talus lors des tests d'évaluation de l'engin en Angleterre. Celui-ci porte d'ailleurs bien son nom, puisque sa vitesse en tout-terrain n'est que de 10 km/h au maximum ; c'est suffisant pour rouler au pas de l'infanterie, mais certainement pas pour suivre le tempo des opérations mécanisées. BTM

C'est ce changement qui va générer le plus de retard, et ce n'est qu'en 1949 que les tourelles pourront être adaptées sur les caisses. Les moteurs Panhard et Talbot n'étant pas encore au point, les Français se rabattent sur des Maybach HL 230 allemands de prise (les propulseurs du Panther) ! Les essais se poursuivront jusqu'à la fin de 1950, sans que tous les problèmes soient résolus, et les premiers engins ne seront réceptionnés qu'en janvier de l'année suivante, notamment par le 503e régiment de chars de combat, et sa mise en service jalonnée de problèmes mécaniques qui ne pourront être résolus…

LES BRITANNIQUES EN GRAND PROGRÈS : TORTOISE, CENTURION, ARCHER ET BLACK PRINCE

Engoncée dans sa superbe et ses traditions, la *British Army* est précocement victime de querelles de clocher qui voient ses différentes Armes (Cavalerie, Infanterie et *Royal Tank Corps*) s'affronter au sujet de la doctrine blindée et persister à vouloir chacune un matériel adapté à ses propres missions. C'est ainsi qu'à la veille de la guerre, l'Armée britannique disposait de trois catégories de chars : les *Infantry Tanks* lourdement blindés, conçus globalement pour rouler au pas car censés, comme leur nom l'indique, aider l'infanterie à percer le front ennemi ; les *Cruiser Tanks* ayant hérité des missions traditionnelles de la Cavalerie, à savoir la poursuite et l'exploitation, et privilégiant de fait un faible blindage pour obtenir une vitesse élevée ; enfin, les *Light Tanks* dévolus à la reconnaissance et aux tâches de maintien de l'ordre dans les colonies et les dominions. Il en résulte des machines très déséquilibrées ayant eu toutes les peines du monde à s'opposer aux *Panzer* durant les premières années du conflit.

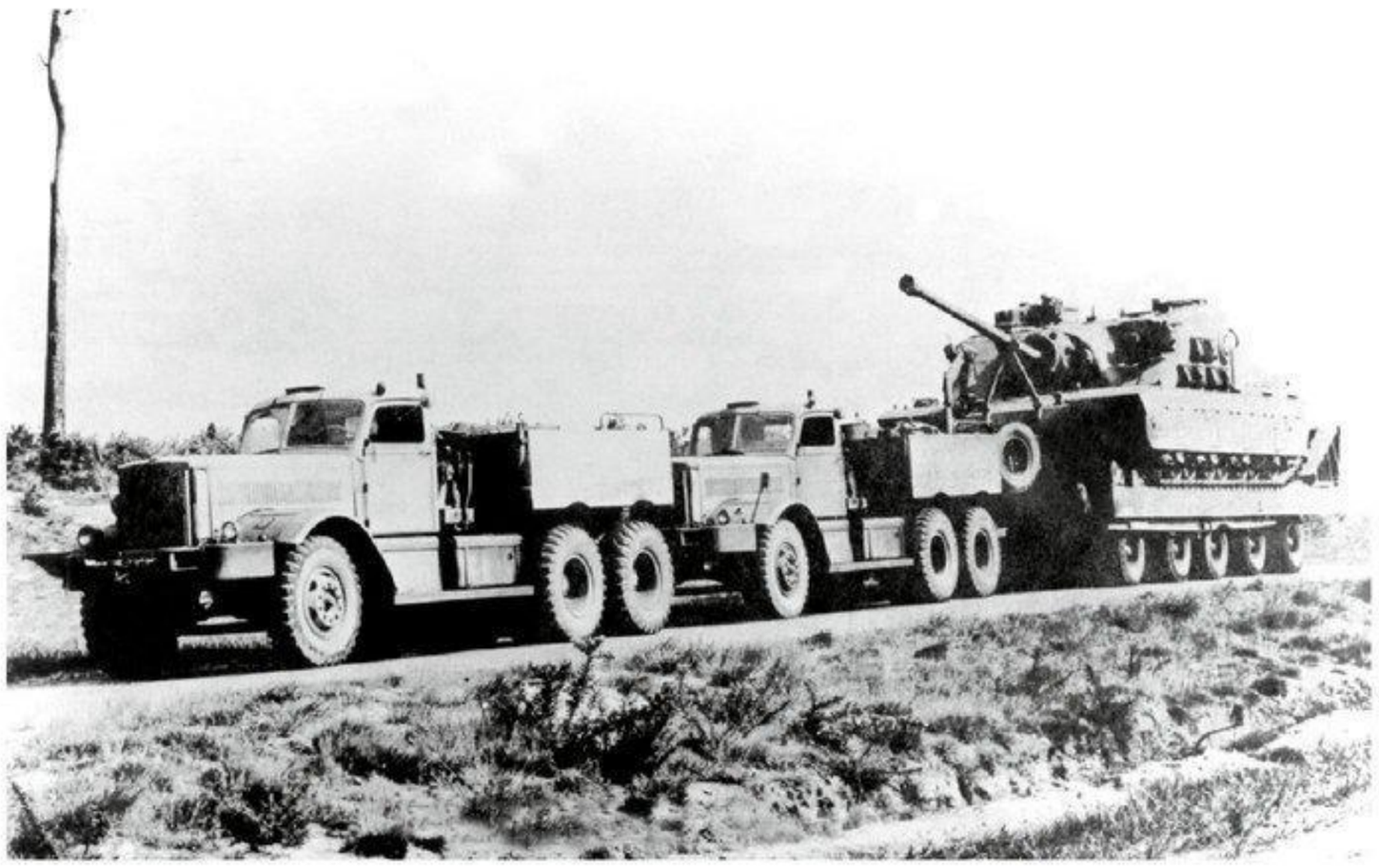
Et seule la livraison de Lee et de Sherman par les États-Unis dans le cadre du *Lend-Lease* a permis au Royaume-Uni de trouver un second souffle et de lui procurer le temps nécessaire à l'élaboration de chars plus adaptés à la guerre mécanisée moderne.

Et force est de constater que l'industrie britannique a fort bien comblé son retard, comme en atteste l'apparition sur le champ de bataille d'engins nationaux assez performants, comme le *Cruiser Tank* « Comet » (A34), qui fait pratiquement jeu égal avec le Panther allemand. D'autres machines, à l'instar du *Self-Propelled 17-Pdr* Valentine *Mk. I* « Archer » (A30) ou encore le A22 *Infantry Tank Mk. IV* Churchill *Mk. VII*, affichaient quelques points forts notables (puissance de feu pour le premier et protection pour le second), mais ce n'étaient que des blindés de transition en attendant la finalisation des projets lancés en 1943. Or, les besoins ont été définis entre-temps avec davantage de précision, et la perspective d'un débarquement réussi en Europe continentale a poussé les ingénieurs à concevoir des matériels plus résistants aux coups des redoutables *Pak* de *7,5cm* et *Flak* de *8,8cm* rencontrés en Afrique du Nord. Dans un mémorandum daté du 23 avril 1943, l'Armée britannique trace ainsi les grandes lignes d'un véhicule d'assaut lourd destiné à opérer dans un environnement antichar dense. Le 5 février 1944, les usines Nuffield Mechanisation & Aero Ltd mettent au point un canon automoteur hors norme qui prend la désignation de *Heavy Assault Tank* A39 « Tortoise ». Le blindage du masque du tube et du poste du conducteur est épais de 279 mm et incliné à 75°, tandis que la partie frontale de la casemate moulée atteint les 228 mm avec un profil arrondi. Protégée par des « jupes » de 101 mm, la suspension à barres de torsion, associées à des bogies disposés face à face, assure une bonne répartition de la masse, si bien que l'A39 possède des capacités tout-terrain fort respectables au regard de ses 79,2 tonnes. Toutefois, ce train de roulement sophistiqué impose pas moins de 200 points de graissage pour fonctionner correctement.

Issu de l'aéronautique, le moteur 12 cylindres Meteor de 600 chevaux procure au Tortoise un rapport puissance/poids de 7,57 chevaux par tonne. De ce fait, la vitesse maximale ne dépasse pas les 20 km/h sur route et les 10 km/h en tout-terrain, tandis que l'autonomie se limite, respectivement, à 73 et 41 kilomètres, restreignant ainsi drastiquement les conditions d'emploi du *Heavy Assault Tank* A39. En revanche, son tube de *32-Pounder* (94 mm) dispose de plusieurs sortes d'obus, comme des perforants APCBC (*Armour-Piercing Capped Ballistic Capped*) de 14,5 kg (vitesse initiale 920 m/s), capables de percer 210 mm d'acier à 500 mètres, et des explosifs HE (*High Explosive*) de 12,96 kg (vitesse initiale 792 m/s), panachés entre 40 projectiles antichars et 20 explosifs.

Heavy Assault Tank A39 Tortoise

Vitesse max. : 20 km/h
Autonomie : 73 km
Blindage : 101-279 mm
Puissance : 600 ch



▲ Deux puissants camions Diamond M19 sont nécessaires pour remorquer les 79,2 tonnes d'un A39 Tortoise. Comparé à la masse et à la taille du blindé, le canon de *32-Pdr* semble même un peu petit ; c'est oublier les performances balistiques phénoménales de ce tube. BTM

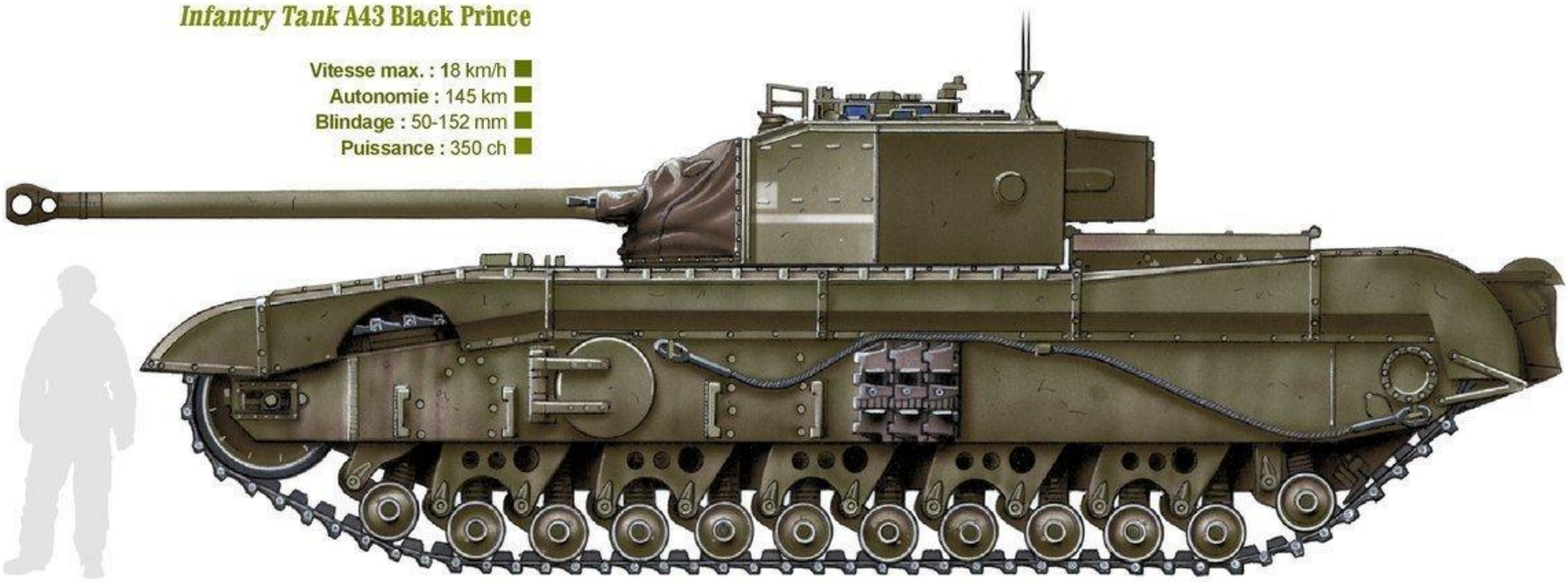
Ces obus ont la particularité d'être séparés en deux fardeaux : projectiles et charges ; ce conditionnement impose la présence d'un deuxième chargeur pour conserver une cadence de tir rapide. Une première commande de 25 exemplaires est aussitôt passée, et, à l'été 1945, un prototype est envoyé en Allemagne pour y être testé. Les premiers essais sur le terrain confirment la solidité mécanique du Tortoise. Sa résistance aux mines est réellement impressionnante, puisque l'engin encaisse plusieurs déflagrations de *Tellerminen* sans dommages autres que superficiels, son poids encaissant sans trop de problème l'onde de choc des explosions. Mais c'est en tant que chasseur de chars que l'engin aurait excellé. Lors d'une campagne de tirs menée de mai à juillet 1948 sur des blindés allemands récupérés, le A39 se révèle être une plate-forme aussi puissante que précise. Ainsi, le premier obus perforant tiré à 869 mètres sous une incidence de 30° transperce sans peine la protection frontale d'un Panther ! D'autres essais sont menés, et, à 1 234 mètres de distance, le blindage est cette fois seulement enfoncé, mais nul doute que la seule onde de choc aurait mis hors de combat l'équipage allemand… Tiré de plus loin, le deuxième coup vient frapper la partie inférieure du mantelet du canon. L'obus est dévié vers la trappe du conducteur et finit sa course dans le plancher de la tourelle, endommageant gravement le *Panzer*. Les tirs suivants, s'ils ne percent pas l'épais blindage de 100 mm de la tourelle du Panther, n'en causent pas moins d'importants dégâts internes, au point que le char est considéré comme hors de combat. Des performances impressionnantes qui auraient encore pu être améliorées avec la mise en service d'un obus-flèche de 94 mm, alors en développement et capable d'atteindre la vitesse initiale de 1 220 m/s. Dans la réalité, les livraisons à la *British Army* des six prototypes s'échelonnent de 1945 à 1947, mais le Tortoise est pleinement opérationnel au milieu de l'année 1945, et les cadences de production auraient pu être augmentées au besoin.

Dans le domaine des chars de combat purs, Londres s'appuie sur le solide châssis de l'A22 *Infantry Tank Mk. IV* Churchill *Mk. VII* pour mettre au point une plate-forme inédite ne demandant pas un investissement trop important. Tirant l'enseignement de la confrontation avec les *Panzer*, armés d'un canon toujours plus puissant, Vauxhall Motors étudie, en mai 1942, une variante désignée dans un premier temps « Super Churchill », puis plus officiellement *Infantry Tank* Black Prince (A43). Pour encaisser le surpoids de 10 tonnes dû à l'installation d'une nouvelle tourelle (affichant 152 mm de blindage frontal), la boîte de vitesses de la machine est renforcée, tout comme les suspensions. Toutefois, les études sur ce nouveau char d'infanterie sont interrompues un temps, de manière à ce que les ingénieurs britanniques se concentrent sur la fiabilisation des modèles en cours de production. Elles ne sont par conséquent reprises qu'en 1943, alors que les Alliés préparent activement le débarquement sur les côtes françaises prévu à l'été 1944. Ce n'est donc qu'en mai 1945 que six Black Prince de présérie sortent des chaînes d'assemblage. En dépit de la puissance de feu apportée par son canon de *17-Pdr* (76,2 mm), l'engin ne donne pas entière satisfaction, car l'augmentation du poids a une incidence négative sur ses performances, si bien que la vitesse maximale ne dépasse plus les 20 km/h et que le rapport puissance/poids limite fortement les accélérations et la mobilité. Finalement, le programme est abandonné suite à la mise en service du *Cruiser Tank* Centurion *Mark I* (A41*) qui, affichant la même protection, s'avère plus rapide. Néanmoins, même s'il n'est pas parfait, le Black Prince aurait pu connaître une production en série de manière à compléter les effectifs de l'Armée britannique en chars lourds adaptés à l'accompagnement de l'infanterie, qui aurait pu combattre aux côtés d'un des tout premiers *Main Battle Tanks* de l'histoire.

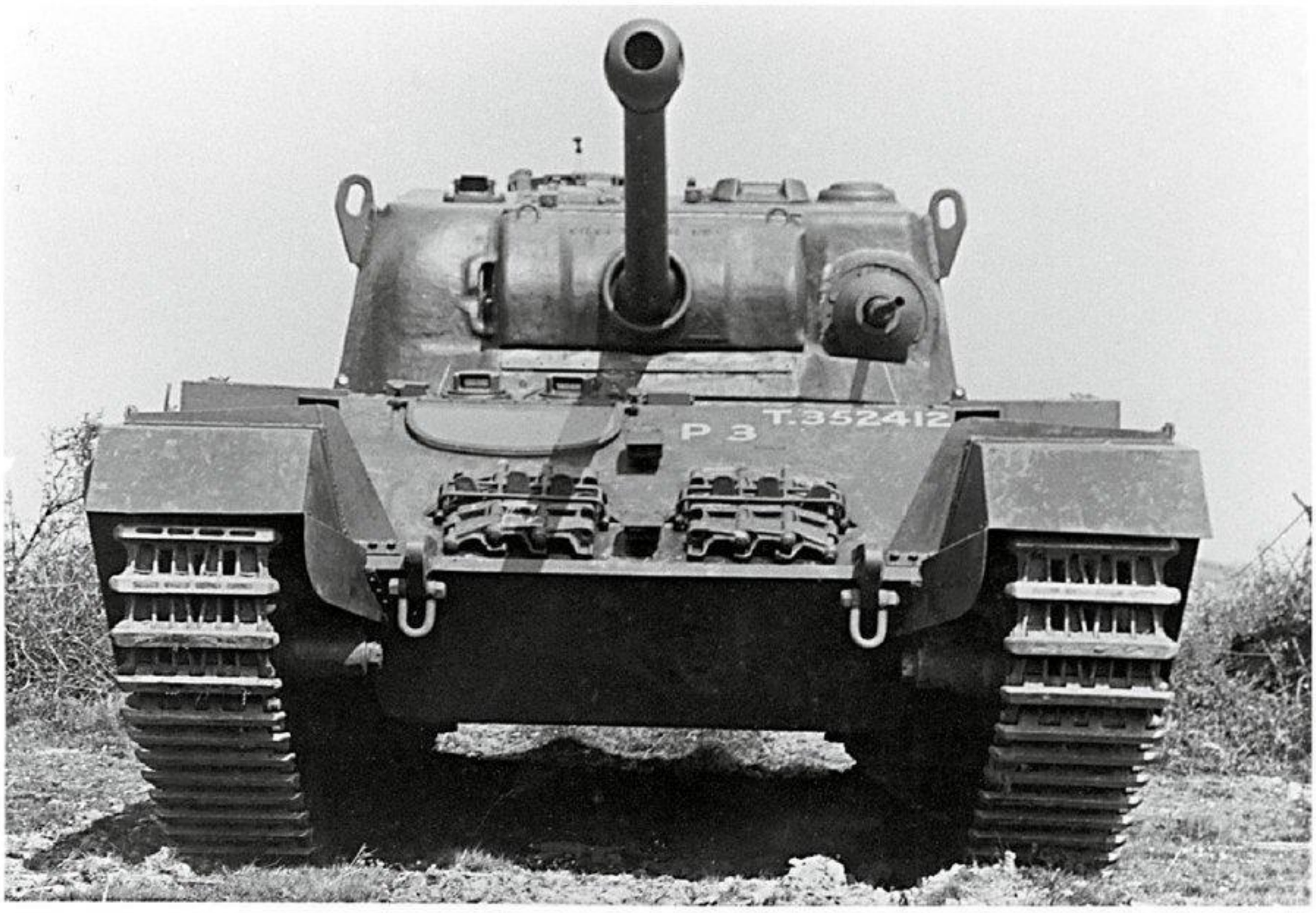
Car c'est bien le Centurion qui aurait pu constituer le char le plus abouti, le plus équilibré, si la Seconde Guerre mondiale s'était prolongée. Le 7 octobre 1943, le *Director of the Royal Armoured Corps* (DRAC) émet un cahier des charges réclamant un *Heavy Cruiser Tank*. Contrairement aux précédentes générations de blindés anglais, la conception de l'A41 n'est plus confiée aux ingénieurs des firmes civiles mais à des militaires.

Infantry Tank A43 Black Prince

Vitesse max. : 18 km/h
Autonomie : 145 km
Blindage : 50-152 mm
Puissance : 350 ch



Quintessence des contre-mesures recherchées pour venir à bout de la suprématie matérielle allemande, le nouvel engin doit respecter des critères stricts : fiabilité technique, puissance de feu, protection et facilité de maintenance. Le DRAC ajoute également un compartiment de combat rationnel et une autonomie convenable. Pour ce faire, le nouveau blindé est doté du canon *Ordnance Quick Firing Mk. VI* de *17-Pdr*. Son glacis est fortement incliné (celui de ses prédécesseurs était toujours soit droit soit riveté), et la tourelle affiche jusqu'à 152 mm d'épaisseur. La suspension est de type Horstmann à double galet et rouleaux porteurs. En 1945, un programme de tests intensifs est lancé. Les résultats affichés par le Centurion sont jugés excellents par l'Armée britannique. Pesant presque 47 tonnes, l'engin propose en effet une fiabilité étonnante pour un simple prototype. En outre, son canon de *17-Pdr* équipé d'un gyrostabilisateur, permettant au tube de garder une position prédéfinie lorsque le char roule, transforme l'A41 en une excellente plate-forme de tir. Le couplage du canon Polsten de 20 mm ou de la mitrailleuse Besa avec l'armement principal affine aussi la précision du feu et autorise l'engagement de l'infanterie adverse ou de véhicules légers. Les militaires sont si enthousiasmés par le comportement des prototypes du Centurion que décision est prise de les envoyer au combat dans les plus brefs délais (opération « Sentry »). Les six premiers sont alors convoyés sur le continent pour affronter les *Panzer* au sein des *5th Inniskilling Royal Dragoon Guards* et du *5th Royal Tank Regiment*.



▲ Le Centurion *Mk. I* est incontestablement l'un des chars les plus modernes de la Seconde Guerre mondiale : armé de l'excellent *17-Pdr* (un *20-Pdr* pour le *Mk. II*) équipé d'un gyrostabilisateur et pouvant tirer des obus-flèches et explosifs, bien blindé, disposant d'excellentes performances en tout-terrain, il ne pèche que par une vitesse maximale de 38 km/h. La longévité du Centurion parle pour lui : l'Olifant, sa version sud-africaine modernisée, est toujours en service ; *Tsahal* conserve encore aujourd'hui 350 exemplaires (nommés Sho't) « sous cocon ». BTM

▶ Les *Panzer* auraient eu affaire à un adversaire de poids avec le Centurion. Le canon axial Polsten de 20 mm aurait permis à l'équipage d'engager les fortifications d'infanterie et les véhicules légers ennemis. BTM

Cruiser Tank A41 Centurion Mk. I

Vitesse max. : 38 km/h
Autonomie : 145 km
Blindage : 38-152 mm
Puissance : 640 ch

Toutefois, ces chars arrivent trop tard pour combattre et participent seulement au défilé de la victoire à Berlin. Les équipages continuent toutefois les tests, et l'engin est logiquement adopté par l'*Army*. Compte tenu de ses qualités exceptionnelles, le nouveau char aurait été le pendant britannique du *Panzer* E-50, d'autant que lorsque le Centurion *Mk. I* faisait ses premiers tours de chenilles, les ingénieurs anglais planchaient, dès le début l'année 1945, sur une version encore plus puissante et mieux protégée : le *Mark II* armé d'un *20-Pounder* (83,4 mm), qui peut être considéré comme le tout premier *Main Battle Tank* anglais. Car, par un curieux retournement de situation, au regard du délabrement de leur parc blindé en 1939, ce sont les Britanniques qui ont donc conçu le char de combat le plus proche du *MBT*. Combinant puissance de feu (le *17-Pdr* tire des obus-flèches), blindage incliné et soudé, fiabilité technique, ergonomie du compartiment de combat, bonne autonomie et facilité de maintenance, le Centurion demeure sans conteste le char le plus complet conçu durant la guerre, même s'il reste un peu lent (vitesse maximale de 38 km/h). Les six *Armoured Divisions* de Sa Majesté auraient eu fière allure avec le Centurion en dotation, de même que les *Tank Brigades* (rattachées aux corps d'armée et travaillant à la percée avec les *Infantry Divisions*) équipées de Black Prince. Plus modestement, l'Armée britannique aligne, à la fin de la guerre, sur le front italien et celui de l'Ouest, un chasseur de chars dérivé de l'A34 : le *Self-Propelled* Valentine *Mk. I* « Archer » (A30). Avec sa pièce de *17-Pdr* susceptible de percer 185 mm d'acier à 1 000 mètres sous une incidence de 30° et encore 151 mm à 2 000 mètres, cet engin d'une trentaine de tonnes est capable d'affronter les derniers *Panzer*. La fin de la guerre écourte la carrière de cette machine, alors qu'elle aurait pu entrer en service rapidement en 1945-46 au sein des régiments de chasseurs de chars de Sa Majesté.

1946, LES SOVIÉTIQUES PRÊTS AU COMBAT

À la suite de la bataille de Koursk, qui a vu l'introduction par les Allemands d'un nombre conséquent de nouveaux blindés, l'Armée rouge a lancé de grands programmes d'armement destinés à répondre aux nouveaux besoins qui en découlaient pour l'Arme blindée soviétique. Si le second conflit mondial avait dû se poursuivre quelques mois de plus et permis à la *Wehrmacht* d'aligner sa nouvelle génération d'engins de combat, force est de reconnaître que Moscou aurait pu réagir rapidement en leur opposant des blindés modernes, dont certains étaient déjà au point au début de l'année 1945.
Staline donne ainsi l'ordre de travailler sur un remplaçant au T-34/76, l'objectif étant de parvenir à un véhicule affichant une mobilité identique à celle de ce dernier, mais doté d'un blindage capable de résister aux nouveaux canons allemands à haute vitesse initiale, en particulier le redoutable *8,8cm* long de 71 calibres. En novembre 1943 est présenté l'*Objekt 136*, mû par un moteur de 500 chevaux installé transversalement et qui adopte une suspension à barres de torsion améliorant le comportement sur terrain accidenté. Plus vaste que celle du T-34/85, la tourelle est placée en position centrale et non plus sur l'avant. Les deux premiers prototypes, désignés T-44/85, sont armés d'un canon D-5T de 85 mm, tandis que le troisième, le T-44/122, reçoit une pièce D-25-44T de 122 mm. Toutefois, cette dernière arme s'avère peu adaptée à un char moyen du fait de sa cadence de tir trop réduite (la munition est en deux fardeaux). En mai 1944, des T-44/85 améliorés sont assemblés avec un canon de ZiS-S-53 de 85 mm. De l'expérience acquise lors de ces tests naît le T-44A. Son blindage frontal s'élève à 120 mm en tourelle et 90 mm en caisse, ce qui porte le poids de l'engin à 32 tonnes. La mécanique est ensuite poussée à 520 chevaux de manière à atteindre les 60,5 km/h. En août et septembre 1944, de nouveaux essais valident la conception, et le T-44A est officiellement admis au sein de l'Armée rouge le 23 novembre 1944. Pour autant, les engins prévus dans les tableaux de dotation sont remplacés par des T-34/85 en vue de

◥ Le T-44/85 s'impose, lui, comme le successeur du T-34/85, mais il est rapidement abandonné au profit du bien plus prometteur T-54… Quelques centaines d'exemplaires produits sont envoyés au front, sans être utilisés au feu pour ne pas compliquer la chaîne logistique de l'Armée rouge lors de ses offensives finales. Morozov

▶ Le T-54 modèle 1946 répond, tout comme le Centurion, à tous les critères du MBT. Il est le premier d'une lignée qui va connaître un succès international durant la guerre froide. Morozov

▼Le char soviétique T-44/122, qui ne dépasse pas le stade du prototype en raison de sa munition en deux fardeaux handicapant sa cadence de tir. Une bonne cadence de tir est en effet devenue une caractéristique indispensable à tout char de combat moderne. Son châssis préfigure déjà celui du T-54. Morozov

participer aux batailles de Prague et de Berlin afin de simplifier la chaîne logistique des armées en campagne.
En définitive, le T-44 est au point au moment où le *IIIe Reich* capitule, et il aurait pu entrer en service dans des délais très brefs en vue de s'opposer à la nouvelle génération de chars de combat allemands. D'ailleurs, compte tenu des performances limitées du canon de 85 mm, les Soviétiques travaillaient dès octobre 1944 à son remplacement en tourelle par un tube de 100 mm. La seule raison qui empêche ce T-44/100 d'aboutir est la mise en chantier d'un char encore plus réussi, le T-54, dont les études débutent exactement au même moment.
Le T-54 résulte de la volonté d'adapter sur un châssis de T-44 une nouvelle tourelle, plus spacieuse et dotée du canon DT-10 de 100 mm. Assemblé en juillet 1945, soit moins de deux mois après la fin de la guerre en Europe, l'*Objekt 137* est mieux protégé, avec une tourelle bénéficiant maintenant d'un blindage de 200 mm en frontal et de 125 à 160 mm sur les côtés. Pesant presque 40 tonnes et propulsé par un moteur de 520 chevaux, le prototype subit une batterie de tests entre juillet et novembre 1945. Bien que demandant encore une longue mise au point, cette première version est acceptée officiellement le 29 avril 1946 sous l'appellation de T-54 modèle 1946. S'il s'agit seulement d'un engin de présérie, les Soviétiques disposent d'une machine formidable, un véritable *Main Battle Tank* : rapide, mobile, puissamment armé, correctement blindé, ce remarquable char aurait été un adversaire de taille pour les Panther *Ausf. F* et autres *Panzer* E-50/75. Compte tenu de ses performances, le T-54 semble même franchement supérieur à ses adversaires allemands potentiels, la longévité de cette machine témoignant de ses formidables capacités de combat. Nul doute que les T-54 modèle 1946 auraient mené la vie dure aux *Panzerschützen*…
Dans la catégorie des chars lourds, les Soviétiques ne sont pas en reste, puisqu'ils planchent sur un successeur au JS-2. Développé pour résister aux obus de *8,8cm* des Tiger II, le JS-3 voit lui aussi le jour en octobre 1944. Armé d'une pièce D-25T de 122 mm, il se caractérise par une tourelle en acier moulé adoptant la forme d'une soucoupe inversée, son arrondi favorisant le ricochet des obus perforants ; l'épaisseur du blindage atteint 200 mm pour le mantelet. Par rapport aux précédents chars Joseph Staline, le châssis de la machine est lui aussi repensé. Le dessin du glacis fait l'objet d'un soin tout particulier. Deux plaques d'acier sont soudées entre elles pour former un V renversé censé empêcher les obus ennemis de heurter l'avant sous une incidence de 90° et ainsi provoquer leurs ricochets. Si le projectile venait à « accrocher » le blindage, ce saillant en forme de « nez de brochet » le forcerait à se frayer un chemin dans la plaque d'acier sous un angle défavorable. Une telle protection met le char soviétique à l'abri de la majorité des armes antichars allemandes. Si la participation des IS-3 à la bataille de Berlin, en avril 1945, est sujette à caution, 52 exemplaires prennent néanmoins part à la parade de la victoire du 7 septembre 1945 dans la capitale du *Reich*. Il est certain, en revanche, qu'en 1946, une fois les problèmes de jeunesse résolus, les *Panzer* lourds E-75 auraient dû combattre un engin compact, bien armé et difficile à détruire.
Par ailleurs, les Soviétiques auraient pu aligner, en 1946, un autre blindé lourd. En effet, parallèlement au développement du JS-3, est lancé en 1944 un important programme de modernisation du JS-2 présent en nombre dans les rangs de l'Armée rouge. Partant de la caisse de ce dernier, les ingénieurs russes élaborent l'*Objekt 701*, qui se caractérise par une plate-forme rallongée avec un galet de roulement supplémentaire, un moteur poussé à 750 chevaux, dont le refroidissement s'inspire du Maybach du Panther, et un accroissement conséquent de la protection frontale puisque la superstructure atteint 160 mm d'épaisseur contre 250 pour la tourelle. Armé lui aussi d'un 122 mm, le JS-4, sa désignation de série, entre en production en 1947, mais il aurait été prêt dès 1946 si la pression des événements l'avait imposé.
Dans le domaine des chasseurs de chars, l'Armée rouge n'aurait pas été non plus en reste, car, au cours de l'été 1944, le projet d'un engin de conception complètement différente par rapport au SU-100 prend forme. Après l'étude de toutes les propositions, le décret 625 du 26 octobre 1944 donne son aval au prometteur SU-100 M2. La même directive baptise le projet « Uralmash – 1 » et demande à ce que les premiers tests débutent dès le 1er mai 1945.

▼ Avec sa tourelle arrondie et son glacis en « nez de brochet », le JS-3 est l'un des chars au blindage le mieux étudié. Sa munition de 122 mm et son poids le cantonnent au statut de char lourd ; il connaîtra pourtant un succès très honorable à l'exportation après-guerre. DR

Cet automoteur d'un nouveau genre voit donc son compartiment de combat – abritant la culasse, le système de pointage, d'équilibrage, le lien élastique du canon et trois membres d'équipage (chef d'engin, tireur et chargeur) – installé à l'arrière du châssis, tandis que le bloc-moteur et la transmission sont déplacés vers l'avant du véhicule. La protection est particulièrement soignée par rapport à son poids de 34,1 tonnes. La caisse affiche un blindage de 90 mm d'épaisseur incliné à 27°, tandis que la superstructure atteint le chiffre respectable de 122 mm à 35°, les flancs et l'arrière se contentant respectivement de 75 mm et 40 mm. Le SU-101, sa désignation officielle, est équipé de la pièce D-10S de 100 mm, tandis que le SU-102 est armé d'un canon de 122 mm. Au final, grâce à un meilleur équilibre, les deux prototypes se révèlent largement supérieurs à tous les SU ayant participé à la guerre. Les performances affichées en tout-terrain, et surtout leur manœuvrabilité, surclassent quasiment tous les blindés russes de l'époque. Les Soviétiques vont même considérer que les SU-101 et 102 sont plus efficaces que les JS-2 ou bien les ISU-122/152. Toutefois, ces chasseurs de chars n'entrent pas en production en raison de la capitulation allemande, de la surproduction des usines fabriquant les autres canons automoteurs et de la mise en service du très polyvalent *Main Battle Tank* T-54, armé, lui aussi, d'un canon de 100 mm. Pour autant, SU-101 et SU-102 auraient pu être prêts pour combattre en 1945-46.

Dans le registre des SU lourds, les Soviétiques comptaient remplacer les ISU-122/152 par des machines bien plus modernes et plus puissantes. Ainsi, l'ISU-152

▼▼ Le SU-101 marque une rupture par rapport aux automoteurs soviétiques à casemate fermée précédents, puisque celle-ci est placée à l'arrière du châssis. Son canon D-10S de 100 mm est celui qui arme le T-54 de série. DR

▼ L'étrange ISU-152-2. La volée de son énorme canon de 152 mm le rend d'ores et déjà inutilisable sur un terrain couvert par les forêts ou en milieu urbain… DR

originel, sur châssis de char lourd JS, est doté d'une pièce ML-20S de 152,4 mm longue de 27,9 calibres, tirant un obus de 48,78 kg capable de percer 125 mm d'acier à 500 mètres. Pour augmenter les performances balistiques, l'installation d'un 152,4 mm BL-8 long de 50 calibres est programmée. Testé en avril 1944, l'ISU-152BM (ISU-152-1) voit la vitesse initiale de ses projectiles antichars portée à 850 m/s (contre 600 m/s précédemment), permettant alors de percer jusqu'à 203 mm de blindage à 2 000 mètres. En août 1944, le BL-8 est remplacé par le 152,4 mm BL-10 plus court (48,5 calibres), mais qui conserve la même vélocité, permettant d'accroître la cadence de tir à trois coups par minute (deux auparavant). L'ISU-152-2 ne dépasse pas le stade de prototype, testé en décembre 1944, car il manque à cette date cruellement de mise au point, et la guerre est dans sa phase finale. Mais, en 1946, sa puissance de feu en aurait fait un adversaire redoutable pour tous les *Panzer.* Enfin, conscient que le dessin des ISU commence à dater, un nouveau modèle est mis en chantier en 1945. Reprenant des éléments des JS-2 et JS-3, l'*Objekt 704* (ISU-152 modèle 1945) est armé d'un canon de ML-20SM modèle 1944 de 152,4 mm. La puissance de feu n'évolue pas ; néanmoins, la casemate adopte des angles de fuite très accentués portant la protection frontale à 320 mm. Là encore, l'*Objekt 704* est loin d'être au point en 1945, du fait notamment d'une mauvaise ergonomie, et ne connaîtra pas de production en série. Pour autant, un prototype a vu le jour, et les défauts de jeunesse auraient pu être résolus afin de contrer les engins allemands armés d'une pièce de *12,8cm*.

CONCLUSION

Au terme de plusieurs années de confrontation avec la *Wehrmacht* et la *Panzerwaffe*, les Alliés ont retenu les leçons et mobilisé leurs formidables ressources en ingénierie, en matières premières et en technologie pour mettre au point des blindés d'une conception en tous points remarquables et qui n'auraient rien eu à envier aux *Panzer* de la famille des *Entwicklungstypen*, à l'exception de la facilité de maintenance de ceux-ci induite par leur construction modulaire et de leurs optiques de tir (diurne et nocturne). Pour certains d'entre eux, ils apparaissent même très clairement supérieurs, tels le M26 Pershing (qui allait ouvrir la voie aux M46 et M47 Patton), le Centurion ou le T-54 modèle 1946, dont la longévité atteste de leurs excellentes performances et de leur formidable polyvalence les classant dans la catégorie des *Main Battle Tanks*. Qu'il s'agisse de leur puissance de feu, de leur protection, de leur vitesse et capacité tout-terrain, ces engins auraient constitué des adversaires de taille pour les Panther *Ausf. F*, *Panzer* E-50 et E-75. En flirtant dès 1945 avec le concept du MBT, des canons performants avoisinant le 120 mm privilégié aujourd'hui, d'autres tirant des obus-flèches, les Alliés ont, au moins autant que les Allemands, posé les bases du char moderne. À ce titre, il est même heureux pour les *Panzerschützen* que la guerre se soit arrêtée en mai 1945… ■

ISU-152-2

Vitesse max. : 30 km/h
Autonomie : 170 km
Blindage : 60-100 mm
Puissance : 520 ch

T-44

Vitesse max. : 60 km/h
Autonomie : 350 km
Blindage : 45-120 mm
Puissance : 520 ch

T-54 modèle 1946

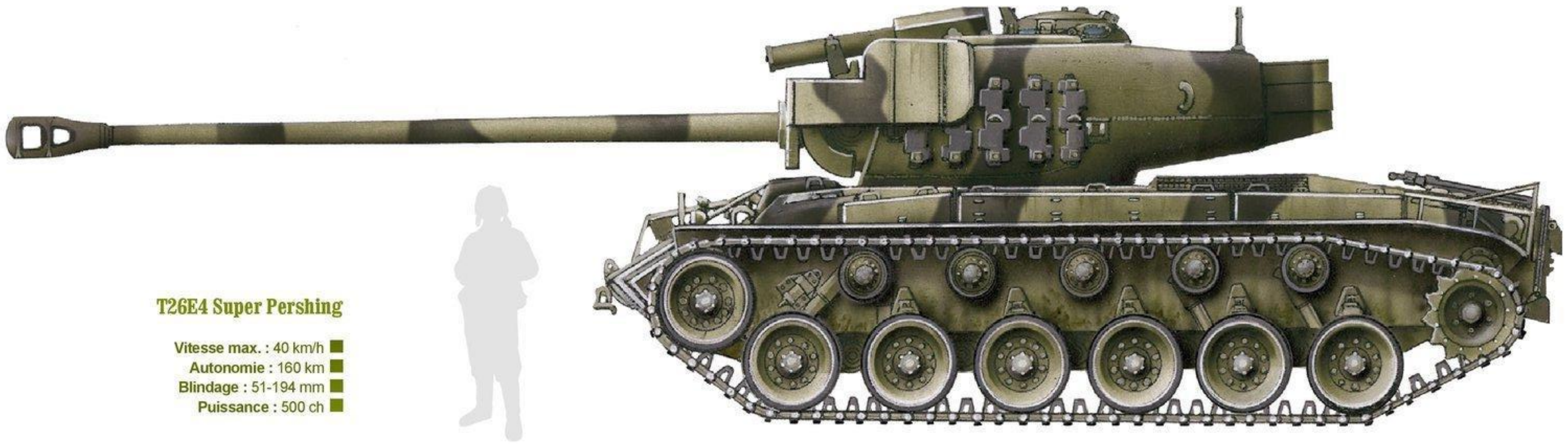
Vitesse max. : 48 km/h
Autonomie : 335 km
Blindage : 46-203 mm
Puissance : 520 ch

JS-3

Vitesse max. : 37 km/h
Autonomie : 225 km
Blindage : 90-200 mm
Puissance : 600 ch

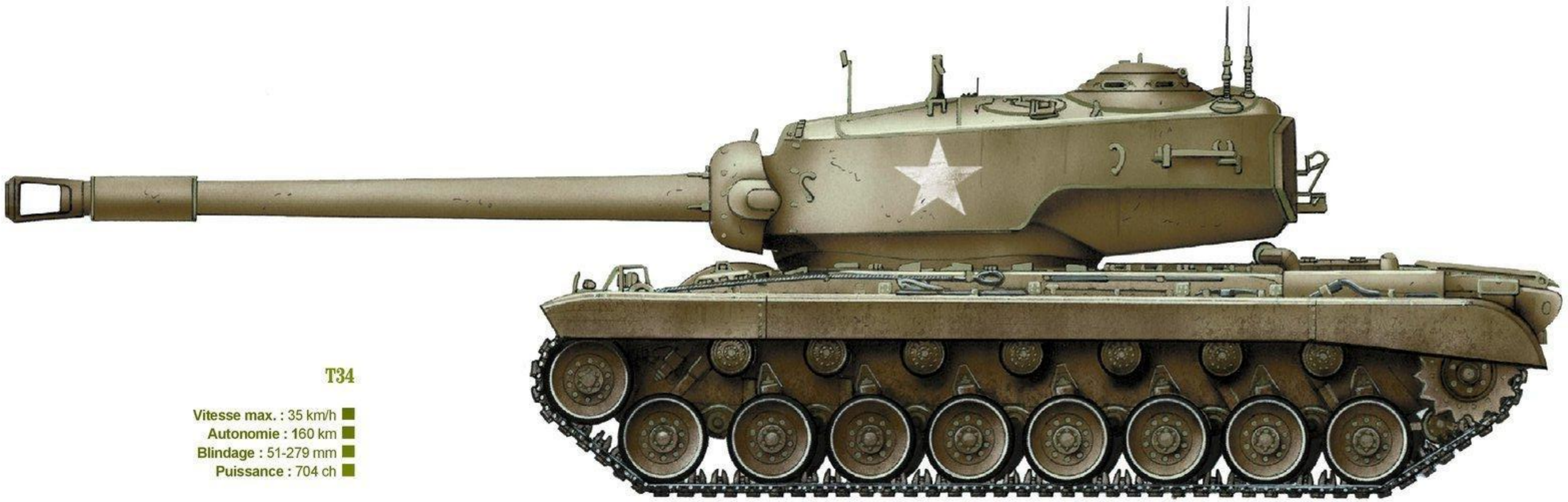
M26E1 Pershing

Vitesse max. : 40 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 51-114 mm
Puissance : 500 ch



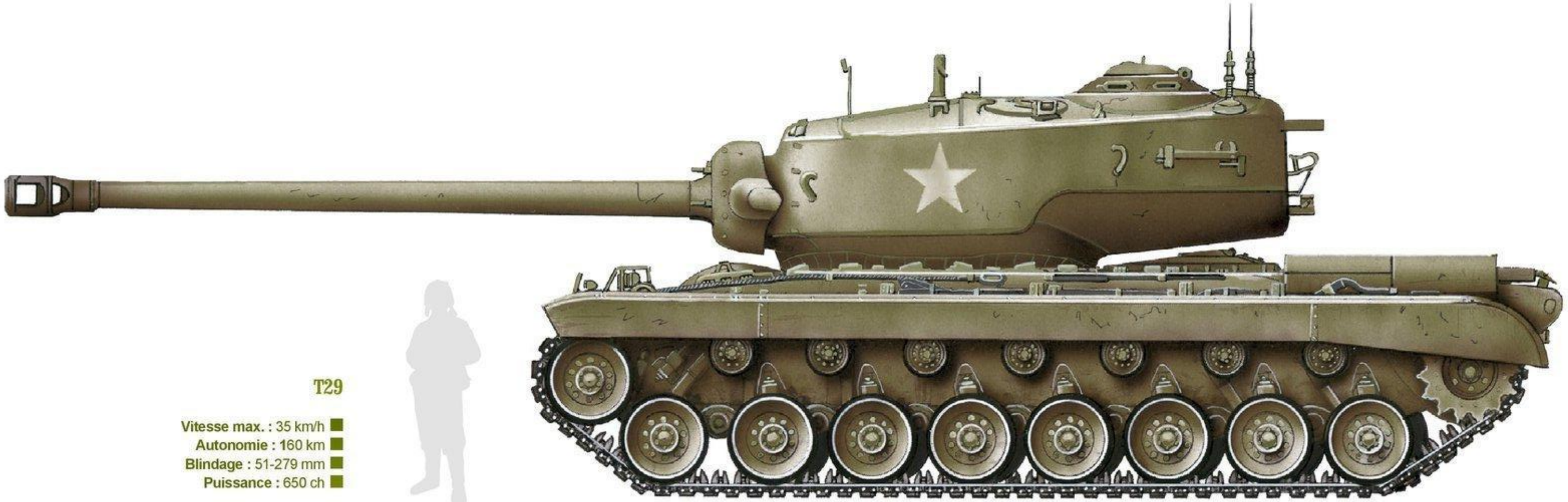
T26E4 Super Pershing

Vitesse max. : 40 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 51-194 mm
Puissance : 500 ch



T34

Vitesse max. : 35 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 51-279 mm
Puissance : 704 ch



T29

Vitesse max. : 35 km/h
Autonomie : 160 km
Blindage : 51-279 mm
Puissance : 650 ch

KURT KNISPEL

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

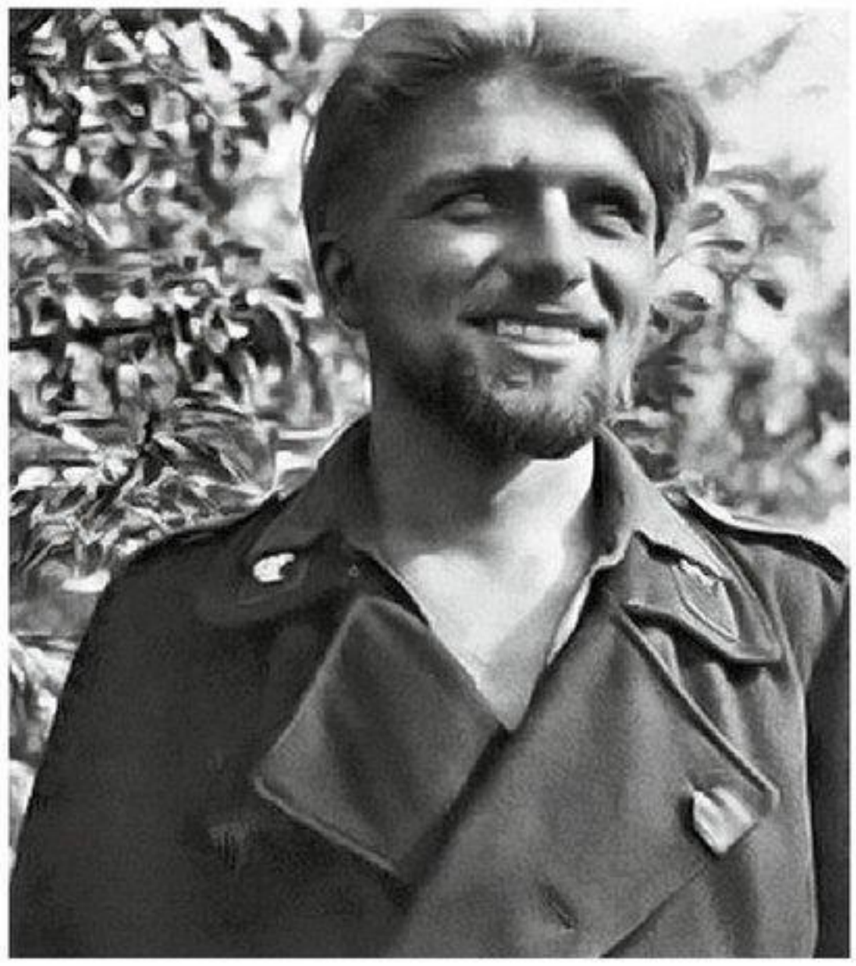
Il est des hommes pour qui la guerre est un révélateur. À des lieues de Michael Wittmann, l'enfant chéri de la propagande nazie, Kurt Knispel est sans conteste un soldat hors du commun. À bord des différents *Panzer* qu'il a commandés, il s'est forgé un palmarès exceptionnel qui lui a valu le respect de ses camarades. Un véritable « guerrier » au sens noble du terme, que la violence des combats n'a pas déshumanisé. Retour sur le parcours sur l'*Ostfront* du meilleur *Panzerschütze* de tous les temps.

Sauf mention contraire, toutes photos archives Caraktère

Par **Laurent Tirone**

UNE ENFANCE DÉJÀ SOUS LE SIGNE DE LA MÉCANIQUE

Kurt Knispel est né en 1922 à Salisfeld, un petit village près de la ville de Zuckmantel, dans les Sudètes. Fils d'un ouvrier travaillant dans l'industrie automobile, il baigne très tôt dans un monde fait de mécaniques et de moteurs, et c'est tout naturellement qu'il se dirige, dès l'âge de 16 ans, vers une carrière dans ce domaine, en entrant en apprentissage dans une usine d'automobiles. En 1940, les Sudètes ayant été annexées par le *III. Reich* deux ans plus tôt, il fait son service militaire dans l'Armée allemande, une fois son diplôme en poche et comme bien des jeunes de sa génération. Par goût, et parce que son bagage technique l'y prédispose, il est versé à la *Heer* et intègre la *Panzerwaffe*, plus précisément la *Panzer-Ersatz- und Ausbildungs-Abteilung 10*, encasernée à Saga, en Basse-Silésie, qui a pour mission d'instruire les personnels des *Panzer-Regimenter 10*, *26* et *29*. Tout en faisant connaissance avec les chars d'entraînement que sont les *Panzer I* et *II*, il apprend à se servir des différentes armes individuelles, comme le *Karabiner 98k*, la mitrailleuse MG-34 ou encore le pistolet semi-automatique P08 Luger. Puis, une fois ses classes terminées, il est versé à la *3. Kompanie* du *Panzer-Regiment 29*, le régiment de chars de la *12. Panzer-Division*. Du 1er octobre 1940 au 11 juin 1941, au centre d'instruction des *Panzertruppen* de Putlos, dans le Schleswig-Holstein, il suit une formation comme tireur et chargeur à bord du plus moderne des chars allemands de l'époque : le *Panzer IV* armé d'un canon court de *7,5cm*.



N'ayant pu participer à la campagne de France, le jeune homme est, en revanche, fin prêt pour l'opération « Barbarossa », l'invasion de l'Union soviétique. En mai 1941, la *12. Panzer-Division* a déjà commencé son déploiement dans le *Reichsgau* Wartheland pour compléter son équipement, puis, un mois plus tard, elle est transférée à Angerburg, en Prusse-Orientale, où elle rejoint sa zone de rassemblement.

Pour les populations soviétiques, l'arrivée des troupes allemandes, ici des side-cars du *Kradschützen-Bataillon 22* de la *12. Panzer-Division*, est vécue comme une libération après des années de joug communiste. Toutefois, les exactions commises par les troupes d'occupation vont rapidement retourner les civils contre l'envahisseur nazi.

BAPTÊME DU FEU

Au matin du 20 juin 1941, le *Panzer-Regiment 29* fait mouvement vers ses positions de départ, à proximité de la frontière germano-soviétique. Une fois sur place, les équipages procèdent aux ultimes vérifications, s'assurent de l'entièreté de la dotation en munitions, nettoient les optiques de tir, sous l'œil attentif des *Bordführer*. Le dimanche 22, à 2h15 du matin, les dernières consignes tombent. Impatients mais anxieux, les hommes prennent place à leur poste de combat alors que la nuit est encore noire, les moteurs s'ébrouent, quelques coups de gaz nerveux viennent vérifier le bon fonctionnement des gros 12 cylindres Maybach, puis tous cherchent à s'installer confortablement dans l'attente de l'ordre d'attaque qui, ils l'espèrent, viendra rapidement. À bord du *Panzer IV* de Knispel, la tension est palpable. L'adage des instructeurs revient en mémoire aux membres de l'équipage : « *la sueur épargne le sang* » ; cependant, à quelques heures du déclenchement d'une offensive majeure, cette pensée ne les réconforte que peu. Pourtant, la quiétude de la nuit est à peine troublée par le vrombissement des avions de la *Luftwaffe* qui se dirigent vers leurs objectifs : leurs soutes remplies de bombes, les Heinkel He 111 et autres Junker Ju 88 s'apprêtent à délivrer leur cargaison mortelle. Soudain, un orage lointain semble éclater. Ce grondement sourd indique que l'artillerie allemande vient d'entrer en action, pilonnant les lignes soviétiques. Il est 4h00 lorsque l'ordre d'attaquer tombe enfin. Les chars de la *12. Panzer-Division* s'ébranlent dans un cliquetis de chenilles et de vrombissement de moteur, mais les engins ne font que quelques mètres, tant la circulation sur les pistes étroites est dense ! Des camions, des véhicules en tous genres, des colonnes de soldats viennent embouteiller les axes de progression ! Toutes les routes sont congestionnées, et ce n'est que vers les 8 heures que les *Panzer* de la *I. Abteilung* parviennent à s'arracher de leurs positions. Le « *Panzer Marsch* » bien connu des vétérans résonne alors dans les radios de bord : la guerre, enfin, commence pour les équipages qui, jusque-là, rongeaient leur frein.

Il est temps, car, bientôt, la *3./Panzer-Regiment 29* reçoit un appel à l'aide ; des soldats soviétiques se sont retranchés dans une habitation et mettent en échec les assauts de l'infanterie allemande. Pour Knispel, dont le *Panzer IV* est arrivé sur place, c'est le baptême du feu. Le chargeur vient d'enfourner une *Sprenggranate* dans la culasse du canon de *7,5cm*, puis une détonation secoue le char. Sous l'impact de l'obus explosif, la maison s'écroule ! Victoire ! Les *Landser* peuvent continuer leur progression, mais l'équipage du *Panzer* n'a pas le temps de se réjouir de ce premier succès qu'il est appelé sur un autre point chaud. Deux nids de mitrailleuses accueillent leur arrivée par de longues rafales. Les coups pleuvent sur le blindage, et le *Bordführer* rentre précipitamment à l'abri de la tourelle.

Une photographie de Kurt Knispel prise par Alfred Rubbel en septembre 1943. À cette date, les deux hommes combattent au sein de la *schwere Panzer-Abteilung 503*. Lors de l'opération « Zitadelle », le *Feldwebel* Rubbel a comme canonnier son fidèle ami, l'*Unteroffizier* Kurt Knispel, dont il partage le parcours militaire. Avec un total de 57 victoires sur 79 batailles, Rubbel est décoré de la Croix de fer de 1re classe puis de 2e classe. Il finira la guerre avec le rang d'*Oberstleutnant*. DR

Kurt Knispel (à droite) pose avec un autre de ses compagnons d'armes et amis, Hans Fendsack (à gauche). Lors du déploiement de la *schwere Panzer-Abteilung 503* en Normandie durant l'été 1944, Fendsack sera victime d'une attaque de chasseurs-bombardiers alliés. Grièvement touché, il sera secouru par Knispel, mais il succombera à ses blessures quelques heures plus tard. DR

Théoriquement, l'acier qui entoure l'équipage doit résister à un tel déluge de feu ; pour autant, une balle « chanceuse » peut frapper un bloc de vision ou un épiscope. Le chef de char désigne fiévreusement les cibles à son tireur, et les deux menaces sont réduites au silence. Finalement, sans moyens antichars pour combattre les *Panzer*, l'ennemi perd pied sous la poussée allemande, et, à la fin de la journée, seulement neuf obus explosifs ont été tirés, à la grande frustration de Knispel. Effectivement, aucun blindé adverse n'a montré le bout de ses chenilles.

BIÈRE, VIN ET VODKA !

Le 23 juin, après 200 kilomètres de route, le bataillon de Knispel est dirigé vers la grande ville de Minsk. Au gré des pannes, des accidents ou des pertes dues à l'action de l'Armée rouge, les tankistes allemands passent d'un poste à un autre. C'est le cas du polyvalent Kurt qui alterne les fonctions selon les besoins. L'avance de l'*Ostheer* est ponctuée de combats visant à réduire les poches de résistance ennemies ; mais, au bout de compte, l'objectif est atteint. Les premières maisons en flammes sont dépassées, l'artillerie a visiblement frappé fort, et les soldats soviétiques semblent avoir déserté la périphérie, du moins dans ce secteur. Alors que le char du jeune homme remonte un grand boulevard, son engin est pris sous un feu nourri provenant d'un jardin attenant. Pour Knispel, la situation est angoissante, car, à ce moment, il assume la tâche de chargeur et il n'a quasiment aucune idée de ce qui se passe à l'extérieur. Les coups résonnent sinistrement sur le blindage, augmentant encore le niveau de stress. Son nouveau chef de bord ordonne alors de charger une *Sprenggranate*. La manœuvre est promptement effectuée, et le jardin est ravagé par une explosion. Un nouveau projectile est immédiatement engagé dans la culasse, et Knispel hurle : « *Chargé !* » Le tireur double son coup, la menace est neutralisée. Quelques instants plus tard, l'équipage allemand peut s'enorgueillir d'une prise des plus « stratégiques ». En effet, il parvient à se rendre maître, intacte, d'une brasserie ! Les tonneaux de bière font long feu, et la nuit se termine sur cette note arrosée.

Le lendemain, les hommes se réveillent avec une « gueule de bois » carabinée, mais la guerre n'attend pas, tout comme leur *Panzer*, dont les pleins ont été refaits durant la nuit. La *I. Abteilung* est dirigée vers le sud-ouest, mais, en dépit de l'appui des chars, l'attaque ne parvient pas à déboucher, et une pause est décidée afin de réorganiser le dispositif.

▶ Un soldat allemand se « penche » sur la transmission d'un *Panzer IV*. Ce char est globalement fiable, mais les longues distances parcourues à travers les steppes d'Union soviétique usent les mécaniques, plus sûrement que les actions adverses.

▼ Un *Panzer II* vient de dépasser un hameau russe épargné par les combats. Face à la plupart des chars soviétiques, ce blindé n'affiche qu'un faible potentiel offensif avec son canon de *2cm* à tir rapide. Toutefois, il demeure redoutable face à l'infanterie ennemie, et son faible gabarit lui permet d'emprunter des axes étroits sur lesquels les *Panzer* plus puissants sont bien incapables de progresser. Bundesarchiv-Bild101I-265-0003-18A-Mossdorf

Les blindés se rassemblent au nord de Minsk pour subir des réparations et autres révisions. Knispel, qui parle un peu le russe et le tchécoslovaque, joue alors les traducteurs avec la population locale et revient souvent les bras chargés de bouteilles de vin et de vodka, à la grande joie de ses camarades, qui ne laissent pas perdre une goutte du précieux alcool. Ces entorses au règlement agrémentent les combats pour réduire la poche de Minsk, dans laquelle des unités irréductibles de l'Armée rouge refusent de se rendre. Néanmoins, la ville est conquise, avec finalement peu de pertes. Mais le 6 juillet, de nouveaux ordres tombent : il faut reprendre le chemin de la ligne de front.

AVEUGLE

Le 7 juillet, la *I.* Abteilung du *Panzer-Regiment 29* continue son avance. Knispel est toujours au poste de chargeur, aveugle à tout ce qui entoure son blindé. Au cours d'une progression, l'impact d'un obus antichar de 76,2 mm le prend par surprise, mais, hormis le choc, les dégâts sur son *Panzer IV* demeurent faibles. Le projectile a touché le blindage sous un angle défavorable, et l'équipage du char s'en sort avec seulement des acouphènes. L'unité connaît néanmoins sa première perte, avec la mort d'un ami de Knispel, Hans Urban, tué par un commissaire politique

soviétique alors qu'il effectuait une patrouille. En dépit des victoires de l'*Ostheer*, les *Panzerschützen* restent dubitatifs sur leur chance de victoire avant Noël : malgré l'afflux de prisonniers, la résistance de l'Armée rouge se fait plus dure à mesure que les *Panzer* s'enfoncent dans l'immensité du territoire russe… Mais l'action les force à sortir de leurs sombres pensées. Smolensk et Vitebsk sont effectivement en vue, et l'ennemi ne tient pas à les abandonner sans combattre.

Jusqu'à présent, les chars soviétiques se sont faits plutôt rares, ce qui est une bonne nouvelle pour Knispel, car le canon court de *7,5cm* du *Panzer IV* est peu adapté au combat contre de tels adversaires, et, en cas de rencontre, la portée d'engagement ne dépasse pas les 800 mètres. Mais, pour l'instant, la principale menace vient des pièces antichars soviétiques qui, laissant passer les *Panzer*, parviennent à frapper leurs compartiments moteurs. Ainsi, un blindé de leur unité est complètement détruit, mais l'équipage s'en sort à peu près indemne. Près de Borisov, c'est au tour du char de Knispel d'être pris pour cible. Le premier coup immobilise l'engin, et le second pulvérise complètement la transmission. Sous les balles ennemies et les obus qui tentent de détruire une bonne fois pour toutes sa machine, l'équipage doit évacuer et retraiter précipitamment. Les pertes au sein de la *3. Kompanie* du *Panzer-Regiment 29* sont telles que l'unité est bientôt dissoute, ses personnels étant incorporés dans la *9. Kompanie*, qui est elle-même mise au repos.

RÉVÉLATION

Le 20 août, la *12. Panzer-Division* est transférée dans le secteur Nord et intègre la *Heeresgruppe* « Nord » chargée de la prise de Leningrad. Knispel retrouve alors « sa » *3. Kompanie* qui vient d'être reformée avec de nouvelles recrues. À bord de son char, le jeune homme occupe maintenant le poste de tireur sous le commandement du *Feldwebel* Hans Fendesack, chef de bord. Les premiers accrochages se déroulent le 25. Les combats commencent plutôt mal, car le *Panzer IV* de Knispel déchenille sous les coups des tirs adverses. Hormis le pilote et le tireur restant à bord, tout l'équipage sort de l'engin pour réparer. Alors que les hommes s'activent sur la lourde chenille, un T-34/76 sort lentement des buissons, prêt à mettre à mort le *Panzer* immobilisé. C'est la première fois que Knispel aperçoit ce modèle de blindé soviétique ; pour autant, la surprise ne l'empêche pas de déclencher un tir réflexe qui met hors de combat le T-34. À ce stade, il n'est possible de parler que de coup chanceux, car il est irréalisable de cadrer puis de tirer dans un laps de temps aussi court. C'est du moins ce que pense le *Feldwebel* Fendesack qui, s'il n'en félicite pas moins le jeune homme, pense que ce dernier a été verni !

L'avance des *Panzer* vers Leningrad s'avère laborieuse, tant la résistance soviétique est acharnée, et l'unité doit être redirigée vers Chlisselbourg. Les chars allemands progressent alors le long d'une voie ferrée, mais sont bloqués à l'est de la ville par une série de bunkers.

▼ Vue sur l'intérieur de la tourelle d'un *Panzer IV*. Cette dernière accueille le chef de char, le tireur et le chargeur. Une répartition des tâches plus homogène que dans les blindés soviétiques, qui ne comptent souvent que deux membres d'équipage dans leur tourelle, permettant aux *Panzerschützen* de réagir plus rapidement lors des affrontements. Notez le bloc de vision de la trappe d'accès latérale.

Knispel parvient à mettre trois à quatre coups au but avant que les *Landser* ne passent à l'assaut. Sonnés par les obus explosifs, les *Frontoviki* ne peuvent repousser les assaillants, qui s'emparent de la ligne ennemie quasiment sans coup férir. En revanche, dans les faubourgs, les combats sont acharnés, et l'agglomération est quasiment détruite, les Allemands prenant possession d'une ruine sans intérêt. Ayant prouvé toute sa dextérité lors des combats et s'étant révélé être un soldat de premier ordre, Knispel est nommé tireur du commandant de la compagnie, l'*Unteroffizier* Rubbel. Alors que la *Heeresgruppe* « Nord » est arrivée aux portes de Leningrad, l'état-major de la *Wehrmacht* décide de ne pas se risquer à l'intérieur de la ville et d'y mettre le siège.

UN DÉBUT DE CARRIÈRE FOUDROYANT

Courant novembre, la *12. Panzer-Division* se met en route pour le village de Tikhvine. Durant cette bataille, Knispel fait encore l'étalage de ses capacités. Ainsi, le 8 novembre, une attaque est montée par la *I./Panzer-Regiment 29* pour tenter de déloger quatre T-34 qui, embusqués dans une forêt, contrarient l'avance des Allemands. Après un barrage d'artillerie effectué par le *Panzer-Artillerie-Regiment 2*, les chars montent en ligne, mais le feu d'une batterie de canons de gros calibre cloue les *Schützen* au sol. Les ordres saturent les ondes : il faut charger les pièces ennemies pour les réduire au silence ! Au milieu des gerbes de terre et des éclats d'acier, les *Panzer* foncent de toute la puissance de leur moteur. Soudain, Knispel repère une position ennemie : une volée d'obus explosifs oblige les *Frontoviki* à s'enfuir. Puis un antichar est aussi repéré à plus de 300 mètres : le canon de *7,5cm* du *Panzer* tonne une fois, et la pièce soviétique vole dans les airs avant même d'avoir pu ouvrir le feu. Dans la foulée, un deuxième subit le même sort. Knispel vient « d'allumer » deux cibles en quelques secondes ! Cependant, un T-34 se dévoile aussitôt, son tube pointé sur le *Panzer*, mais c'est pour périr sous le perforant expédié par le jeune tankiste. Au final, l'assaut allemand est un succès ; mais, bientôt, les *Panzer* doivent se retirer en soirée pour refaire les pleins au milieu de la nuit. Pendant ce temps, les officiers font un point de la situation : le front soviétique tient encore le choc, et la résistance

Un *Panzer IV Ausf. E* traverse une forêt russe. S'il ne neige pas, la température doit être assez basse, car l'équipage est chaudement vêtu. Sans doute ce cliché a-t-il été pris à l'automne 1941. À cette date, les *Panzerschützen* ont compris que leurs chars sont dépassés par les T-34/76 soviétiques. Le projectile perforant de leur canon de *7,5cm* s'avère en effet trop peu performant pour espérer percer à moyenne distance la protection du char de l'Armée rouge.

ennemie se concentre autour d'un pont enjambant la rivière Tikhvinka, seul axe permettant de rejoindre le village de Tikhvine.
Un petit groupe de combat est alors formé avec les *Panzer IV* de la *3. Kompanie*, quatre *Panzer 38(t)*, deux canons antichars et une pièce de *8,8cm Flak*, et a pour objectif de prendre l'ouvrage d'art. La puissance de feu impressionnante ainsi regroupée écrase les Soviétiques, qui abandonnent leurs bunkers sous l'effet de la surprise. Tikhvine n'est plus qu'à 12 kilomètres. Mais l'ennemi se ressaisit, et son artillerie entre dans la danse afin d'appuyer un groupement de T-34 qui contre-attaque. Alors que des monceaux de terre commencent à entourer les chars allemands, Knispel en cadre un dans sa lunette de tir et, conformément aux ordres, attend avant d'ouvrir le feu. Le T-34 n'est qu'à 120 mètres lorsque la *Panzergranate* le touche exactement à la jonction de la tourelle et de la caisse. Immédiatement, l'engin russe prend feu et s'immobilise dans des volutes de fumée noire. Les autres blindés ennemis subissent le même sort, et, quelques minutes plus tard, l'assaut ennemi s'essouffle, ce qui permet aux *Panzer* de repartir de l'avant. Visiblement, les Soviétiques ont jeté toutes leurs forces dans cette bataille, et la route menant vers le pont paraît désormais libre. L'ouvrage d'art est intact ! Le génie soviétique n'a visiblement pas eu le temps de le faire sauter. La *Kampfgruppe* traverse la rivière et fonce vers Tikhvine.

Un *Panzer IV* dépasse une colonne hippomobile allemande. Si les chars allemands avancent assez rapidement sur le territoire soviétique, ils sont ralentis par l'action ennemie, mais surtout par des ruptures dans la logistique. En effet, pièces détachées, huile et carburant sont souvent transportés par des chariots que n'auraient pas désavoués les armées napoléoniennes…

Une pause « casse-croûte » bienvenue, au bord même de la route, pour ces équipages de side-cars appartenant au *Kradschützen-Bataillon 22* de la *12. Panzer-Division*.

Un *Panzer IV* avance à pleine vitesse sur une piste empoussiérée soviétique. Afin de voyager plus confortablement, une partie de l'équipage s'est installée à l'extérieur, sans doute pour fuir la chaleur étouffante régnant dans le compartiment de combat.

Des soldats allemands posent sur un T-34/76 modèle 1940 apparemment intact. Sans doute l'engin a-t-il été abandonné suite à une fausse manœuvre.

Hiver 1941, un T-34/76 modèle 1941 encore fumant est examiné par un *Landser*. Détruire un de ces engins est toujours un « exploit » à cette date, compte tenu du manque de puissance de feu des armes allemandes (le canon antichar de *3,7cm* est complètement obsolète, et la pièce tractée de *5cm* est encore trop rare sur le front), alors que dire de celui de Knispel qui en met un hors de combat avec une *Tellermine* ?

Le badigeon blanc de ces deux *Panzer IV Ausf. F* a souffert de la rigueur de l'hiver russe ! Si la munition perforante *Kanone Granate rot Panzer* (*K.Gr.rot.Pz.*) du char se révèle à la peine, avec seulement 41 mm d'acier percés à 100 mètres, face aux blindages des T-34/76 et autres KV-1, son canon de *7,5cm* peut tirer une *Granate Hohlladung* (*Gr.38 HL*). Ce projectile à charge creuse est capable de perforer une plaque épaisse de 70 mm à toutes distances. La portée utile de cet obus est réduite, et il présente un taux d'échecs assez élevé, au point de demander entre cinq et six tirs pour détruire un KV-1 !

À la grande surprise des assaillants, le village tombe sans encombre. La localité est dépourvue de la moindre position défensive, et les soldats soviétiques vaquent dans les rues dans la nuit noire. L'alerte n'a pas encore été donnée ! Profitant de leur bonne fortune, les *Panzer* atteignent alors le centre de Tikhvine sans la moindre opposition. Néanmoins, les croix noires peintes sur les blindages finissent par les trahir et, bientôt, un feu nourri est déclenché depuis les maisons. Trop tard ! Les équipages allemands ont eu le temps de prendre position : ils « arrosent » les étages à coups de *Sprenggranaten*, tandis que les *Schützen* d'accompagnement s'emparent des points clés. Les principaux quartiers du village finissent par tomber, et les interrogatoires des prisonniers apprennent aux assaillants que le maréchal Kliment Vorochilov lui-même devait passer inspecter la garnison ! Visiblement, il a été prévenu de l'arrivée imminente des Allemands et n'a pas été capturé, heureusement pour les Soviétiques ! Mais le coup psychologique est rude pour l'Armée rouge, qui entend bien laver l'affront.

RIPOSTES ENNEMIES

Le 12 novembre, une contre-attaque adversaire est repoussée. Néanmoins, ce revers ne dissuade pas l'Armée rouge. Le lendemain, Tikhvine est violemment pilonnée par l'artillerie soviétique. Des mortiers lourds tentent également de sonner les défenseurs allemands, qui, cloîtrés dans les caves, comptent les munitions disponibles, et le bilan n'est guère enthousiasmant. La plupart des blindés sont à sec, et seul un canon antichar *5cm Pak 38* dispose de quelques projectiles… alors que quatre T-34 sont signalés en approche ! Courageusement, les servants du canon antichar font face. Attendant le dernier moment, ils détruisent un blindé russe, avant de périr sous les chenilles des autres engins.

Knispel, armé d'une simple mine antichar, attend lui aussi le choc. Bientôt, un des T-34 apparaît, tirant sur tout ce qui bouge. Profitant du temps de rechargement du canon, le jeune homme s'approche du mastodonte frappé d'une étoile rouge. Le char fait une pause, aligne une cible, fait feu et repart dans un rugissement de moteur. À chaque fois que le T-34 stoppe pour tirer, Knispel se rapproche. Sans être vu, il parvient à glisser la mine devant une chenille avant de sauter dans un trou. Une violente explosion suivie du bruit métallique d'une chenille qui se dévide lui apprend que son action a payé. Dans un grincement de métal torturé, le char tourne sur lui-même comme une toupie, tandis que le jeune *Panzerschütze* pique un sprint pour échapper aux fusiliers soviétiques. À bout de souffle, Knispel se jette derrière une mitrailleuse abandonnée par ses servants. Sans attendre, et priant pour que l'arme sans pourvoyeur ne s'enraye pas, il lâche une longue rafale pour ralentir les *Frontoviki* lancés à ses trousses. Trois ou quatre explosions déchirent alors l'air, les derniers T-34 viennent de succomber sous les coups de *Panzer* arrivés en renfort. Privés de leur appui blindé, les soldats russes refluent en désordre.

L'assaut vient d'être enrayé au prix de pertes conséquentes. De bonnes nouvelles viennent toutefois rassurer les défenseurs, car un convoi de ravitaillement a réussi à passer. Néanmoins, en dépit de la féroce résistance des *Panzerschützen*, la pression soviétique est trop forte, et le village de Tikhvine doit être évacué le 9 décembre 1941. Les Allemands ont jeté toutes leurs forces dans ces combats et n'ont pas réussi à vaincre une Armée rouge pourtant bien malmenée. Pour l'instant, les deux adversaires pansent leurs plaies, mais les hostilités ne tarderont pas à reprendre.

As de la *Panzerwaffe* en devenir, Kurt Knispel a fait preuve d'un courage exceptionnel tout au long de l'opération « Barbarossa » en montrant un talent indéniable derrière la lunette de visée d'un *Panzer*. Des qualités qui lui valent d'être recommandé pour une formation supplémentaire en janvier 1943 en vue de passer sur Tiger, char sur lequel il va cumuler les exploits et devenir le meilleur tankiste de la Seconde Guerre mondiale. ■

▼ Un *Panzer III* armé d'un canon court. Cet engin s'avère très inférieur au T-34/76, car les munitions perforantes de *5cm* ont toutes les peines à percer les 45 mm de blindage inclinés du T-34 (qui équivalent à 75 mm en vertical) et les 75 mm du KV-1 modèle 1939. Seul un coup « heureux » sur l'un des points faibles de ces mastodontes peut en venir à bout.

CHARS D'ASSAUT EN FORÊT DE RETZ

LE BAPTÊME DU FEU DES RENAULT FT

31 MAI - 6 JUIN 1918

Après de longs mois d'attente pour mettre enfin en production le petit char révolutionnaire conçu par Louis Renault, celui-ci commence à arriver en nombre au sein de nouvelles unités blindées au printemps 1918, alors que les Allemands ont repris l'offensive sur la Somme, en Flandres et, depuis le 27 mai, sur le Chemin des Dames.

Par **Sylvain Ferreira, secrétaire de la Société des Amis du Musée de la Grande Guerre**

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2015

Remerciements au 501e R.C.C. et tout particulièrement au Brigadier-chef Sinisi

AU BORD DE LA RUPTURE

Dans le cadre du retour offensif de l'Armée impériale, le *General der Infanterie* Erich Ludendorff, chef d'état-major adjoint, a décidé de lancer, le 27 mai, une offensive majeure (nom de code « Blücher » et « Yorck ») dans le secteur du Chemin des Dames avec 42 divisions, en espérant enfin s'ouvrir la route de Paris. Soumises aux mêmes tactiques d'assaut que sur la Somme deux mois plus tôt, les unités françaises de l'armée Duchêne se désagrègent sous le feu de l'artillerie allemande en quelques heures. Les positions si durement conquises un an plus tôt sont débordées en moins d'une journée. L'Aisne et la Vesle sont franchies dans la nuit du 27 au 28. Le 29, Soissons tombe, et, le lendemain, les Allemands atteignent la Marne, entre Château-Thierry et Dormans.

Pour faire face, le maréchal Foch dispose de l'armée Micheler, tenue en réserve, avec 10 divisions d'infanterie (DI) et 3 de cavalerie afin de stopper les Allemands avant Reims. Pour barrer la route de Paris, il décide d'installer une ligne d'arrêt sur le flanc Ouest de la pénétration allemande, dans le secteur de la forêt de Retz, à l'est de Villers-Cotterêts. C'est là, avec la 10e armée (Maistre), que les chars Renault vont connaître leurs premiers combats. La première et unique unité disponible est le 501e régiment d'artillerie spéciale (RAS), qui vient tout juste d'être constitué. Les équipages du 1er bataillon de chars légers (BCL) sont encore à l'instruction avec l'infanterie à la Chapelle-aux-Pots, tandis que ceux des 2e et 3e bataillons (ce dernier est rattaché au 501e le 29 mai) sont au camp Champlieu. Or, le temps presse pour stopper l'avance inexorable des Allemands. À partir du 30 mai, les compagnies sont embarquées et transportées sur des tracteurs spéciaux (Knox, Latil et Purrey), à l'exception de ceux du 1er bataillon qui sont acheminés par voie ferrée depuis Compiègne. La noria pour véhiculer l'ensemble du régiment se poursuit jusqu'au 1er juin. Dès le 30 au soir, la compagnie 305 (2e compagnie du 2e BCL) débarque à Saint-Pierre l'Aigle et poursuit sur la route, de nuit, jusqu'à Dommiers.

◀ Magnifique photo d'un personnel du 501e RAS posant devant son char Renault FT armé d'un canon de 37 mm dit « mâle », par opposition aux « femelles » armées d'une mitrailleuse Hotchkiss. Les débuts de l'unité en forêt de Retz sont plutôt convaincants. Sauf mention contraire, toutes photos Coll. Sinisi

[1] Chaque compagnie aligne 5 chars FT (2 armés d'un canon de 37 mm et 3 d'une mitrailleuse) plus un autre pour le chef de bataillon.

▼ Colonne de camions Pierce Arrow acheminant des chars Renault FT du 501e régiment d'artillerie spéciale vers le front. On imagine sans mal les dommages infligés aux mécaniques des camions par les 7 tonnes du char d'assaut...

31 MAI : L'ASSAUT SACRIFICIEL

Le 31 au matin, 31 engins sont disponibles pour appuyer l'assaut de la célèbre division marocaine et de la 74e DI (du 1er corps d'armée) pour reprendre le plateau de Chaudun. Partout, la confusion règne, le commandant Wattel (chef du 2e BCL) se trompe même d'unité et affecte son bataillon au 33e RI au lieu du 4e régiment de tirailleurs marocains (RTM).

ORGANIGRAMME DU 501e RÉGIMENT D'ARTILLERIE SPÉCIALE (RAS) LE 20 MAI 1918

- Chef de corps : chef d'escadron Velpry
- Secondé par le capitaine Rousset issu du 8e RI
- Groupement I (chef d'escadron de Forsanz) qui comporte :
  - Groupes 2, 4, 5 et 9 sur chars Schneider CA1 (ne sont pas engagés dans la bataille de la forêt de Retz).
  - SRR 106 (section de réparation et de ravitaillement)
  - Deux compagnies du 262e RI (infanterie d'accompagnement)
  - 1er BCL (capitaine Goubernard) : compagnies AS 301, 302, 303 [1]
  - 2e BCL (capitaine Wattel) : compagnies AS 304, 305, 306
  - 3e BCL (chef de bataillon Peraldi) : compagnies AS 307, 308, 309

Un temps précieux est perdu, et les chars ne peuvent pas se mettre en place sous le couvert de l'obscurité. Toutes les phases préparatoires à une attaque combinée avec l'infanterie, auxquelles les équipages se sont pourtant entraînés, sont ignorées. Aucun contact n'a pu être pris avec les fantassins, dont nombre d'entre eux sont des indigènes qui n'ont jamais vu un char. Aucune reconnaissance du terrain n'a pu être effectuée faute de temps. Enfin, aucun appui d'artillerie digne de ce nom n'est possible, puisque les différentes batteries sont en pleine retraite. Bref, les chars Renault FT vont littéralement charger droit devant eux à l'aveugle, avec des fantassins qui n'ont aucune connaissance du combat combiné chars-infanterie.

Face aux positions françaises, les Allemands alignent quatre divisions d'élite : les 9e, 2e de la Garde, 113e et 197e. Épaulées par une puissante artillerie, ces unités bénéficient également d'un appui aérien conséquent. Les avions marqués d'une croix noire ne cessent de bombarder les positions françaises dans la profondeur de leur dispositif, ce qui ne cesse d'accroître la démoralisation des fantassins.
La progression vers l'objectif se fait sur 1 500 m de terrain découvert à la vue des ballons d'observation allemands qui ne manquent pas de désigner rapidement les chars comme cibles à leur artillerie. Les chefs de compagnie, les capitaines Mortureux et Lemoine, déploient leurs appareils à l'est de Dommiers, sur la ligne Chaudun–la Croix-de-Fer–Missy-aux-Bois. À 11h45, sans pouvoir organiser de manœuvre,

▲ La compagnie AS 301 du 501e RAS pose au grand complet. La disparité des armes d'origine de ses personnels transparaît nettement grâce à la variété des tenues !

◀ Trois équipages du peloton des élèves officiers de réserve (parmi lesquels Auvray et Doineau) du 501e RAS en tenue de sortie posent autour d'un Renault FT « mâle » armé d'un canon SA18 de 37 mm, au quartier Lasalle en 1921. Le béret met bien en évidence leur appartenance à l'Artillerie.

les chars des compagnies AS 304 (deux sections), 305 (trois sections) et 306 (une section) se ruent droit devant eux, encadrés par les tirs de l'artillerie allemande renseignée par un avion d'observation. Les 4e et 7e RTM les suivent timidement. Malgré ce harcèlement permanent, les FT nettoient le chemin creux entre la Ferme de Cravançon et Ploisy, puis abordent le ravin de Chazelles et le plateau à l'ouest de Ploisy, semant la mort et la destruction dans leur sillage : canons légers, mitrailleuses et *Landser* sont anéantis en nombre. Mais le char du lieutenant Demay est pulvérisé par un tir au but direct dans la tourelle ; l'officier français est tué sur le coup.

Le comportement des équipages est héroïque. Le lieutenant Aubert écrase avec son char une pièce ennemie qui tirait sur sa section. Le lieutenant Cornic, dont le FT est la proie des flammes, embarque à bord d'un autre engin et poursuit le combat. Constatant que les tirailleurs marocains sont restés sur leur position de départ et que les blindés évoluent seuls sur le plateau, il repart les chercher. Pris de panique, ces derniers l'accueillent à coups de fusil ! Il fait donc demi-tour pour retrouver sa section et poursuivre le combat. Le brigadier Christiaens, qui dirige un char « femelle » équipé d'une mitrailleuse Hotchkiss, n'hésite pas à mettre pied à terre pour combattre, après avoir démonté l'arme de bord alors que son FT est tombé en panne. Le lieutenant Dransart, qui commande la seule section engagée de l'AS 306, connaît un destin différent, puisque, après la destruction de son char, il tente de poursuivre à pied, mais est entouré de fantassins allemands et capturé.

Pour la première fois du conflit, les blindés ont combattu selon un mode d'attaque qui se rapproche des techniques de la cavalerie. L'assaut en ligne est en fait une véritable charge. Dévastant tout sur son passage et semant la terreur au milieu des fantassins adverses, les hommes du 2e BCL ne déplorent que quatre engins détruits ou renversés sur le terrain. Ceux qui ont été endommagés parviennent tous à retourner dans les lignes françaises pour être réparés. Le ravin de Ploisy est jonché de cadavres de fuyards allemands. Seul point noir de cette attaque, la coopération avec les unités de la division marocaine. La précipitation avec laquelle l'assaut des chars a été organisé est en partie responsable de l'échec de la coordination entre les deux Armes. Mais l'objectif essentiel est néanmoins atteint : menacés sur leurs flancs, les unités allemandes doivent stopper leur progression vers le sud pour faire face à l'ouest. Par ailleurs, les fantassins français sont rassurés par la présence des chars et reprennent confiance après plusieurs jours de combats démoralisants.

LE DÉPLOIEMENT S'ACHÈVE

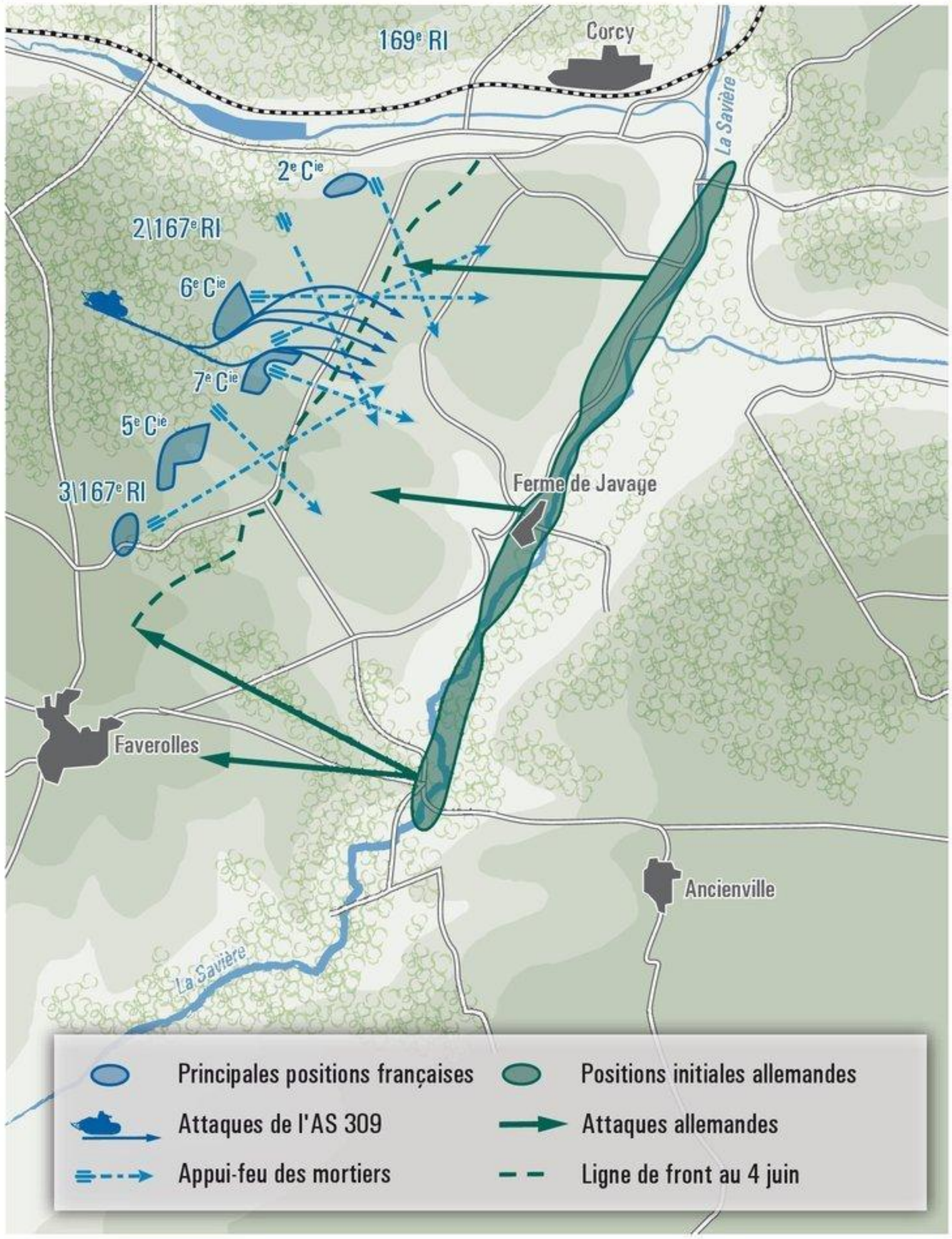
La journée du 1er juin permet au reste du régiment de terminer sa concentration. Les chars des 1er et 3e BCL se rassemblent au nord-est de Villers-Cotterêts. Tous les blindés du 2e BCL ont également rejoint ceux qui ont participé aux combats de la veille. Les engins légèrement endommagés sont réparés, et une compagnie « de manœuvre » est créée sous les ordres du lieutenant Mortureux : elle comprend une section de l'AS 304 et deux sections de la compagnie AS 306.

Le 2 juin à l'aube, la section Montjoye de l'AS 308 appuie l'assaut d'une compagnie du 167e RI sur le plateau de Corcy, à la hauteur de la ferme de Saint-Paul. Cette fois, la coordination interarmes fonctionne mieux, et dès que les fantassins sont pris à partie par les mitrailleuses allemandes camouflées dans les hautes herbes et les meules, les chars passent à l'action et font taire les Maxim, sans que les fantassins ne les abandonnent ; puis ceux-ci se déploient et prennent d'assaut le hameau. La nouvelle ligne de défense s'organise en avant de ce dernier. Les équipages ne déplorent que deux blessés, et aucun char n'est endommagé.

LA CONTRE-ATTAQUE DU 3 JUIN

À la faveur de la nuit, les Allemands (éléments de l'*Infanterie-Regiment 111*) continuent de s'infiltrer autour du village de Faverolles, au sud de la ferme Saint-Paul. La compagnie AS 309 tout entière et une section de l'AS 307 sont déployées pour appuyer une nouvelle contre-attaque du 167e RI. L'AS 309 frappe dans le secteur situé entre Corcy et Faverolles, tandis que la section de l'AS 307 attaque au sud de Faverolles. Là encore, les Allemands sont partout repoussés, et la ligne de défense initiale rétablie. C'est une des actions les plus importantes pour les FT, tant par les effectifs engagés que par les résultats obtenus. Un officier du 167e RI en fera la description élogieuse qui suit :

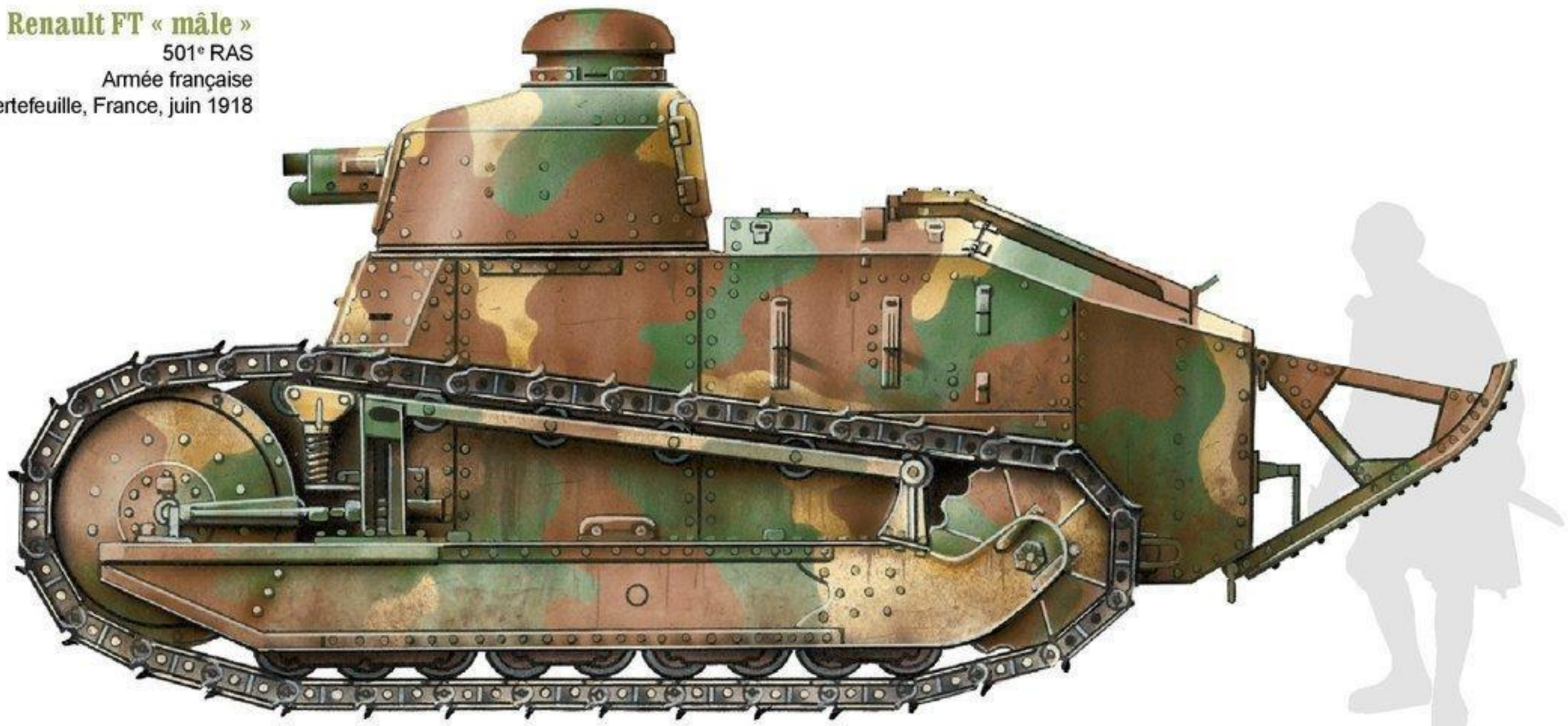
LA CONTRE-ATTAQUE DE L'AS 309 - 3 JUIN 1918



« Les attaques du 3 vont revêtir un acharnement extraordinaire. L'artillerie allemande s'est renforcée, et, à 4 heures du matin, un tir violent se déclenche sur notre première ligne. Le 75 [NDLA : le canon français] derrière nous riposte violemment, et c'est sous un barrage meurtrier que l'infanterie ennemie surgit devant nous de ses lignes de départ. À 7 heures, la lutte s'apaise ; notre ligne ne paraît pas entamée. À 9 heures, elle reprend, plus violente, pour s'interrompre à nouveau à midi. Cette fois, l'ennemi a réussi à prendre pied dans le cimetière de Faverolles. À 14 heures, nous apercevons devant nous, sur la crête d'Anserville, un nombre considérable de camions. Un régiment d'infanterie boche en descend, se déploie et pénètre dans la vallée. C'est lui qui va attaquer Faverolles par le sud pendant que le régiment de l'Impératrice l'attaque par l'est. Cette attaque d'ensemble se produit vers 15h30. On se bat au corps-à-corps dans les fermes au sud et sud-est de Faverolles, et l'ennemi parvient jusqu'à la corne du bois, qui est au sud-est du village. Nos hommes deviennent inquiets. Cette situation, heureusement, ne va pas durer. Un mot bientôt vole de bouche en bouche : « les tanks vont attaquer. » Cinq débouchent près de nous, d'une allée de forêt ; ils se déploient dans les blés. L'un d'eux prend à partie les occupants de la corne du bois, tandis que les autres continuent vers la route de Troennes. Le tir ajusté des chars, son effet meurtrier mettent l'ennemi en fuite ; nos fantassins sont enthousiasmés, et ce qui reste des Boches disséminés dans les blés est aisément capturé par nos hommes. »

Malgré l'intensité des combats, l'AS 309 ne déplore que 2 tués et 2 blessés ainsi que 2 chars disparus (ils ont culbuté dans les lignes ennemies) avec leurs équipages.

Renault FT « mâle »
501e RAS
Armée française
Ferme de Vertefeuille, France, juin 1918



▶ Les « poilus » découvrent avec curiosité les nouveaux petits chars Renault. La collaboration de l'infanterie avec les FT ne sera pas aisée lors du baptême du feu du 501e RAS.

◀ Tankiste du 501e RAS en forêt de Retz. Les pertes de l'unité sont minimes durant ces combats menés face à une infanterie allemande impréparée à la lutte antichar.

LA FERME DE VERTEFEUILLE

À 18h, plus au nord, dans le secteur de la ferme de Vertefeuille, ce sont deux sections de l'AS 301 (commandées par le lieutenant Vergnes et l'aspirant Steinbach) qui appuient une contre-attaque du 8e RI. Mais laissons la parole au lieutenant Vergnes :

« Le layon que nous suivons se partage en deux branches, l'une à droite, aboutissant à la route de Soissons à Villers-Cotterêts en arrière de la ferme, l'autre continuant droit sur la lisière. Mon plan d'attaque est vite élaboré : la section Steinbach se déploiera en lisière et à l'abri du bois, prête à déboucher sur la plaine. Ma section traversera la route, contournera la ferme par la droite, et lorsqu'elle aura débouché sur la plaine et se sera déployée, elle ouvrira le feu. À ce signal, la 2e débouchera à son tour. [...] Après quelques indications complémentaires données au petit groupe d'accompagnement, je monte dans mon char, car les éclatements d'obus se font plus proches et le claquement des balles plus sec. [...] « *Doucement, en première et droit devant nous* », commandai-je à mon mécanicien tout en plaçant un obus dans la chambre de mon canon de 37 mm, et par les étroites fentes de visée de la tourelle, j'explore la plaine. »

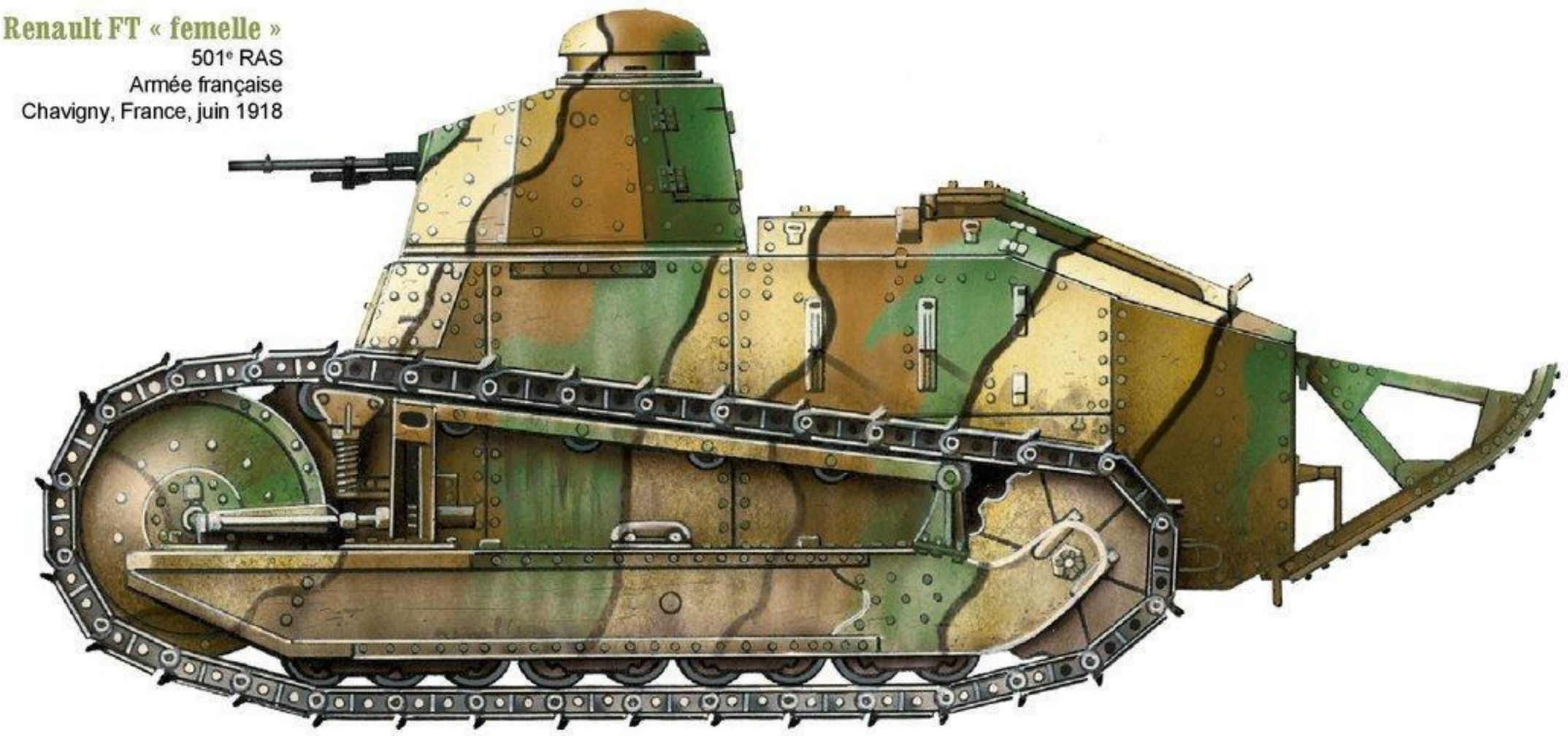
La première bonne surprise pour Vergnes et ses hommes, c'est que leur simple apparition suffit dans un premier temps à faire taire les tirs adverses. Mais lorsque leurs chars ouvrent le feu, les Allemands répondent immédiatement :

« Le silence de tout à l'heure se transforme en le plus grand vacarme que, de ma vie, j'aie entendu. Une gerbe de balles vient s'abattre sur mon char en un martèlement assourdissant, cependant que de longues gerbes d'étincelles, pareilles à celles qui jaillissent sous le marteau du forgeron frappant un fer chauffé à blanc, fusent de plusieurs points dans la tourelle, atteignant les mains et le visage avec des picotements douloureux. »

La qualité de l'acier des blindages ne garantit pas une sécurité totale pour les équipages, d'autant que les *Landser* ont garni leurs bandes de mitrailleuses avec les fameuses balles K (1 cartouche sur 5) capables de percer tous les blindages de l'époque. En outre, les mitrailleurs allemands savent qu'il faut de préférence saturer les fentes d'observation et les jointures du blindage, qui sont autant de points faibles. Plusieurs membres d'équipage souffrent ainsi de blessures légères aux yeux.

Renault FT « femelle »

501e RAS
Armée française
Chavigny, France, juin 1918



Heureusement, aucun rapport ne mentionne la présence de *Tankgewehr* (fusil antichar allemand) dans l'arsenal des armes rencontrées dans ce secteur par les FT. Malgré ces déboires, les chars du lieutenant Vergnes abordent les positions allemandes :

« Tous les chars sont maintenant en action, canons et mitrailleuses crachent leur mitraille. Nous avançons en seconde vitesse, la première ligne de tirailleurs allemands est proche. Surpris et effrayés de voir arriver sur eux ces petits monstres d'acier crachant la mitraille, les Boches hésitent, un mouvement de flottement se manifeste dans les premières lignes, et, finalement, le fusil d'une main, l'autre saisissant le sac qu'ils avaient posé devant eux pour amorcer le premier abri, ils lâchent pied et refluent à toutes jambes vers l'arrière. »

Les chars entament la poursuite et font un véritable massacre dans les rangs des fuyards. Les deux bataillons allemands qui tenaient la ferme et ses abords sont mis en déroute. Les hommes du 8e RI peuvent occuper la position sans encombre, alors que les chars se replient. Les pertes sont insignifiantes : un seul engin a été détruit par l'artillerie, et deux tankistes sont blessés. Pour leur comportement exemplaire, Vergnes et Steinbach seront cités à l'ordre du 8e RI le 6 juin, et le premier sera fait chevalier de la Légion d'honneur.

DERNIÈRES CONTRE-ATTAQUES

Le 4 juin, c'est au tour d'une section de la compagnie AS 301, commandée par le lieutenant de Gissac, d'appuyer la contre-attaque des hommes d'une compagnie du 136e RI pour reprendre la ferme de la Grille, située à lisière Est de la forêt de Retz. Le terrain, composé d'épais fourrés, ne facilite pas la progression des petits blindés, qui livrent un combat acharné. Le char du lieutenant de Gissac est atteint par plusieurs tirs à bout portant alors qu'il se cabre sur un tronc d'arbre. Le mécanicien est tué par une balle passée par la fente du volet de conduite, et le lieutenant est blessé. Incapable de continuer le combat dans son appareil, l'officier sort en titubant afin de poursuivre sa mission et guider les autres engins de sa section lorsqu'il tombe, fauché par une nouvelle rafale de mitrailleuse. Les deux autres FT n'ont alors d'autre choix que de se replier. Il faut attendre 17h et l'intervention de deux sections de l'AS 308 pour pouvoir reprendre le combat, mais toujours en vain, car ce même terrain ne permet pas aux blindés français de déboucher. Par ailleurs, les Allemands ont pu organiser la défense de la ferme en crénelant les murs. Malgré l'encerclement réalisé par les chars, les *Landser* repoussent tous les assauts, et les engins finissent par se replier, dans la mesure où les fantassins d'accompagnement ne suivent plus. Le 6 juin, la section du lieutenant Montjoye de l'AS 308 et des éléments du 91e RI prennent pied dans les carrières au nord de la ferme, mais ne parviennent pas à reprendre cette dernière.

Chars français Renault FT lors du défilé de la victoire à Metz. Leur action en forêt de Retz a renforcé le moral de l'infanterie française ébranlé par l'offensive Ludendorff.

▶ Chars du 501e RAS lors de la parade de la victoire le 14 juillet 1919. Rappelons que le FT est le premier char à recevoir une tourelle pivotante à 360°, témoignant de la modernité incontestable de l'engin conçu par Louis Renault.

◀ Ce tankiste n'appartient pas au 501e RAS mais au 507e. Nous n'avons cependant pas résisté à l'envie de publier ce superbe cliché. Le casque rembourré et la veste de cuir sont désormais les effets typiques des tankistes français.

Le 5 juin, c'est dans le secteur de Chavigny que se déroule une nouvelle contre-attaque de l'AS 302 pour repousser les éléments ennemis qui tentent toujours de s'infiltrer à l'ouest de la ferme. Les blindés soutiennent deux sections du 132e RI, qui reprennent la lisière au nord-ouest de la bâtisse et font 52 prisonniers, dont 2 officiers.
Jusqu'au 11 juin, aucun progrès notoire n'est signalé. L'heure est à la réorganisation, aux promotions et aux récompenses. Les 1er et 2e BCL sont retirés de la ligne de front pour réviser les matériels. Seul le 3e bataillon poursuit les opérations. Le 12 juin, la compagnie AS 309 est de nouveau sollicitée dans le secteur compris entre la ferme de la Grille et Corcy. Aux ordres du capitaine Clermont, elle appuie les unités de la 1re DI en mauvaise posture face à la troisième poussée des Allemands, l'artillerie de ces derniers inondant les positions françaises de gaz toxiques. Malgré une farouche opposition de l'ennemi, l'attaque est une fois encore enrayée. L'infanterie française a pu réoccuper ses positions de départ et même les améliorer au nord-est de Corcy.

UN RÔLE PROBANT

Le bilan de ces journées décisives est le même sur toute la ligne de front, malgré l'intensité de l'assaut allemand et l'improvisation de l'engagement des blindés, les différentes contre-attaques ont stoppé net l'élan des assaillants et ont parfois permis de reprendre les positions perdues. Les pertes allemandes ont été terribles face aux petits chars manœuvrables qui n'ont pas hésité à écraser sous leurs chenilles les pièces et les mitrailleuses adverses en faisant feu de tout bois. Malgré les tirs de l'artillerie et des Maxim, les FT ont subi des pertes mineures, tant en hommes qu'en matériel. Leur présence a redonné le moral à des fantassins démoralisés, mais qui, au fur et à mesure des combats, ont repris confiance à chaque intervention des blindés conçus par Louis Renault. Enfin, l'objectif opérationnel a été atteint : l'offensive allemande a été jugulée par cette attaque de flanc qui a surpris l'Armée impériale. Les rives de la Marne ont certes été atteintes, mais l'*Oberste Heeresleitung* (commandement suprême allemand) a désormais décidé de porter l'estocade sur le Matz pour ouvrir directement la route de Paris.
Outre la qualité et la manœuvrabilité du FT, il faudra tirer des leçons des insuffisances de la coordination avec des unités d'infanterie non entraînées à combattre avec les blindés. Ce sera chose faite à partir de l'offensive alliée du 18 juillet, au cours de laquelle les unités d'infanterie prépareront conjointement avec les chars le retour offensif des armées françaises.
L'on pourra simplement regretter que l'assaut initial du 31 mai, véritable charge de cavalerie moderne, n'ait pas fait l'objet d'une étude sur le potentiel des blindés réunis en une seule et unique entité capable de combattre de manière autonome. Certes, l'absence de coordination avec les fantassins a été préjudiciable à l'occupation des objectifs saisis par les appareils, mais elle a démontré que, contrairement à ce qui deviendra la doctrine officielle des armées françaises, les chars peuvent parfois combattre seuls et avec succès. ■

Sources et bibliographie

- Ortolan (H.), *La guerre des chars, 1916-1918*, Bernard Giovanangeli Éditeur, 2007
- Jurkiewicz (B.), *Les chars français au combat*, ECPAD-YSEC, 2008
- Historique du 501e régiment d'artillerie spéciale
- JMO du 501e régiment d'artillerie spéciale cote 26 N 1244/21
- JMO de la division marocaine cote 26 N 463/17
- JMO de la 51e DI, cote 26 N 362/3
- JMO de la 74e DI, cote 26 N 402/8
- JMO du 8e RI, cote 26 N 580/3
- JMO du 136e RI, cote 26 N 689/19
- JMO du 167e RI, cote 26 N 706/3

NE MANQUEZ PLUS BATAILLES & BLINDÉS GRÂCE À ZEENS

L'APPLICATION POUR :

explorer l'offre presse magazine, **découvrir** les couvertures, les sommaires..., **être alerté** dès la parution de votre titre préféré, **géolocaliser** le point de vente le plus proche où le titre est disponible, **appeler** directement le point de vente, **connaître** ses horaires.

COMMENT ÇA MARCHE ?

1 - Téléchargez l'application sur votre smartphone
2 - Flashez le QR Code ci contre afin de géolocaliser le point de vente le plus proche

presstalis

Disponible sur Google play

Disponible sur iPhone App Store

Abonnements :	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
Abonnemment d'un an à **Batailles & Blindés**, soit 6 numéros, à partir du n°66 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x _____ =	€
Abonnemment de deux ans à **Batailles & Blindés**, soit 12 numéros, à partir du n°66 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x _____ =	€
Hors-séries :	France	UE, Suisse, DOM-TOM	Autres	Quantité	TOTAL
HS n°2 : Opération Daguet (réf.74)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x _____ =	€
HS n°3 : L'épopée du 6e GRDI (réf.75)	12.90 €	16.50 €	20.00 €	x _____ =	€
HS n°6 : Afrika-Korps / Tome 1 (réf.78)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°15 : Guderian (réf.185)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°16 : Tiger-Abteilungen ! Tome II (réf.276)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°17 : La bataille des Ardennes - T.1 (réf.277)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°18 : La bataille des Ardennes - T.2 (réf.278)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°20 : Les as de la *Panzerwaffe* à Koursk (réf.280)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°21 : *Panzerknacker* : combat antichar allemand (réf.281)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°22 : 1944 : duels dans le bocage (réf.282)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°23 : La révolution de la guerre mécanisée (réf.283)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : La Cavalerie au combat (réf.284)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°25 : L'été des occasions manquées (réf.285)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°26 : *Afrika Korps* - Dictionnaire des unités de l'Axe (réf.286)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8 € pièce, toute destination) :

☐ **N°8** : Il faut sauver le soldat Lynch ! (ref.8)	☐ **N°47** : M4 Sherman (réf.247)
☐ **N°10** : Les « Chauds » en Normandie (ref.10)	☐ **N°48** : Küstrin, dernière bataille avant Berlin (réf.248)
☐ **N°11** : « Tiger Jack » contre le baron (ref.11)	☐ **N°49** : Pourquoi les *Tank Destroyers* ? (réf.249)
☐ **N°16** : Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (ref.16)	☐ **N°50** : Piégé à Stalingrad (réf.250)
☐ **N°17** : Destins croisés en Normandie (ref.17)	☐ **N°51** : 1945 - Carnage à Bautzen (réf.251)
☐ **N°22** : Leclerc : « se commander soi-même » (ref.22)	☐ **N°52** : Tempête rouge sur l'Europe (réf.252)
☐ **N°27** : Dans l'enfer de la Roer (ref.27)	☐ **N°53** : Baptême du feu de la « Hitlerjugend » (réf.253)
☐ **N°34** : Les chars du *Heyl Shirion* (réf.134)	☐ **N°54** : La bataille d'Aix-la-Chapelle (réf.254)
☐ **N°35** : *SS-Panzer-Division* « Wiking » (réf.140)	☐ **N°55** : Campagne d'Allemagne de la 5e DB (réf.255)
☐ **N°36** : Dans l'enfer du bocage (réf.145)	☐ **N°56** : Échec à la « Das Reich » (réf.256)
☐ **N°37** : Le *SS-Panzer-Korps* à Kharkov (réf.153)	☐ **N°57** : *Panzer-Division 45* (réf.257)
☐ **N°38** : Les imposteurs de Skorzeny (réf.158)	☐ **N°58** : Chasse aux Scud pour les forces spéciales (réf.258)
☐ **N°39** : *Panzerschreck* (réf.162)	☐ **N°59** : *Qui a tué wittman ?* (réf.259)
☐ **N°40** : *Skijäger* (réf.172)	☐ **N°60** : KOVEL, la « Wiking » au combat (réf.260)
☐ **N°41** : Wittmann à Koursk (réf.181)	☐ **N°61** : La motorisation de l'US army (réf.261)
☐ **N°42** : Nashorn au combat (réf.182)	☐ **N°62** : Les *Sturmtiger* au combat ! (réf.262)
☐ **N°43** : La « Panzer-Lehr » face au débarquement (réf.243)	☐ **N°63** : La *s.Pz.Jg-Abt. 521* sur la route de Stalingrad (réf.263)
☐ **N°44** : Tiger, « la bête de guerre » (réf.244)	☐ **N°64** : *Panzer-Grenadier* - 1939/1945 (réf.264)
☐ **N°45** : « Blitzkrieg » 1940 vs 1944 (réf.245)	☐ **N°65** : Les *Sturmgeschütz-Abteilungen* (réf.265)
☐ **N°46** : Les secrets tactiques de Rommel (réf.246)	☐ **N°66** : Combattre dans un Tigre (réf.266)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL : *abonnements + hors-séries + anciens numéros* €

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Commandez les anciens numéros de *Batailles & Blindés* et de nos autres publications, consultez les sommaires détaillés et vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift ☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel : .....
(3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

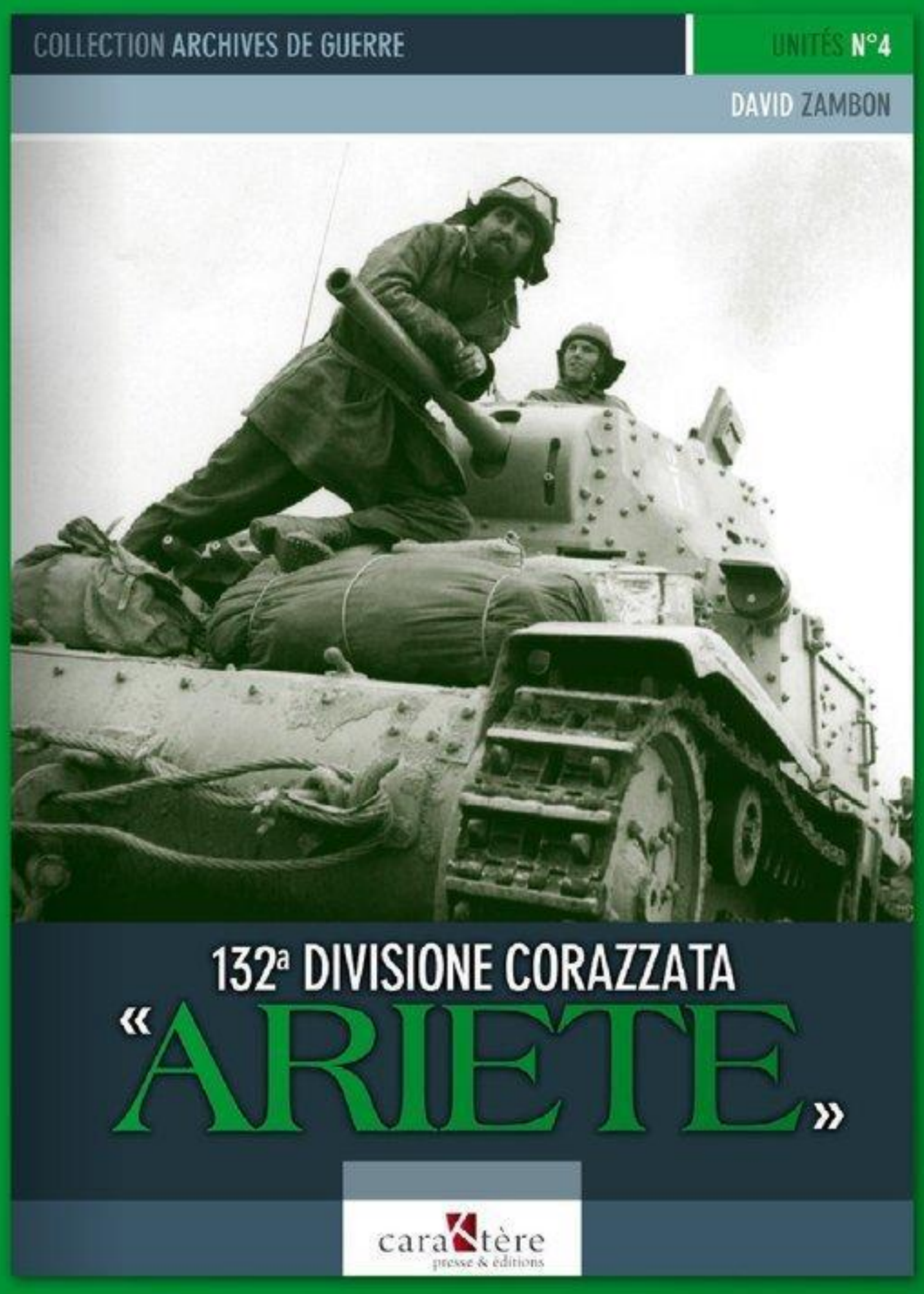
COLLECTION ARCHIVES DE GUERRE

SÉRIE UNITÉS

Revivez l'histoire de la guerre mécanisée au cœur de la bataille !

Par la richesse de son fonds iconographique, bien souvent inédit, les éditions Caraktère vous invitent à suivre, en images, l'épopée des unités blindées qui ont marqué la Seconde Guerre mondiale.

- 128 pages
- Imprimé sur papier couché brillant reliure en dos carré collé
- Tarifs (à l'unité, frais de port inclus) :
  - France métropolitaine : 24.90 €
  - Autres destinations : 26.90 €
- Envoi soigné dans un emballage renforcé



La division « Ariete » est sans conteste l'unité la plus connue de l'Armée royale italienne, ayant combattu durant la Seconde Guerre mondiale. Fer de lance des forces italiennes en Afrique du Nord, son nom est étroitement associé aux victoires de l'*Afrikakorps* ainsi qu'aux différentes batailles qui ont rythmé les opérations en Libye et en Égypte en 1941 et 1942.

Elle souffre cependant, à l'image de l'ensemble des forces armées italiennes, d'un équipement et d'une logistique lacunaires qui la placent de facto, qualitativement et quantitativement, dans une situation de nette infériorité face à son allié et à ses adversaires.

Tour à tour critiquée et encensée par Erwin Rommel, la division acquiert progressivement de l'expérience en côtoyant la puissante machine de guerre allemande, et ses nombreux combats victorieux la placent au rang des unités d'élite.

Spécialiste des forces armées italiennes durant la Seconde Guerre mondiale, David Zambon nous livre avec ce nouvel ouvrage de la collection « Archives de guerre », une étude approfondie, appuyée par une iconographie inédite, de l'engagement de la division « Ariete », de sa formation en février 1939 à son dernier acte de bravoure lors des combats d'El Alamein.

DÉJÀ PARUS
DANS LA MÊME COLLECTION

LA DIVISION « WIKING »
LA *7. PANZER DIVISION*
LA « HELL ON WHEELS »

Disponible dans les enseignes
FNAC et Cultura, sur Amazon.fr, Fnac.com et uculture.fr

ou directement auprès de notre service commercial
au +33 (0)4 42 21 06 76
contact@caraktere.com

ALBUM PHOTO

caraktère
presse & éditions

CARAKTÈRE
Immeuble Maunier
3120 Route d'Avignon
13090 AIX EN PROVENCE
www.caraktere.com

23-24 MAI 2015

CONCOURS INTERNATIONAL DE MAQUETTES

MUSEE DES BLINDES

GENERAL ESTIENNE

BALLYMÉNA

Espace commerçants

Démonstration dynamique

Visite des réserves

Exposition libre : Air - Terre - Mer

Musée des **BLINDES** Saumur

1043 route de Fontevraud
49400 SAUMUR 02 41 83 69 97
museedesblindes@wanadoo.fr

caractère presse & éditions

FORCES TERRESTRES
Le magazine des hommes et du matériel de l'armée française

Véhicules Militaires magazine

STEEL MASTERS
BLINDÉS ET MODELISME MILITAIRE